DÉCEMBRE 1951

Esso

NUMÉRO 48

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL

STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

ÉDITORIAL

Il y a plusieurs années de cela..., je suggérai déjà que notre marque ESSO fasse partie de la dénomination sociale de notre Société. J'avais, en effet, la conviction intime que la marque ESSO, dont les syllabes nettes avaient claqué comme le coup de pistolet d'un starter lors du départ en flèche de notre premier supercarburant (1929), et qui devait, depuis cette époque, couvrir un nombre croissant de produits de haute qualité, constituerait un excellent emblème pour l'ensemble de nos activités.

J'ai eu la satisfaction de voir, le 29 juin dernier, nos actionnaires accepter cette suggestion et adopter Esso Standard comme nouvelle dénomination sociale. Décision mûrement réfléchie, l'expérience ayant vérifié mon instinct de la première heure. Esso, en effet, avait entre temps tenu ses promesses et s'alliait si intimement au nom de la Standard dans l'esprit de nos clients et du public en général, qu'en vérité, adopter « Esso Standard », c'était purement et simplement consacrer un usage solidement établi. Plus de 1.500 stations service travaillent aujourd'hui sous le signe Esso qui sert de pavillon à de nombreux commerces indépendants, dont les patrons, conscients de la valeur des méthodes commerciales de notre Société, de la qualité de ses produits, ont bâti une affaire solide et gagné des clients fidèles.

... Enfin, depuis quelques temps, nos publications commerciales, telles que « Esso Oilways » destinée à l'industrie, « Esso Agricole » diffusée auprès des milieux ruraux, ou encore « Esso Service » adressé aux stations, ont encore apporté à Esso une notoriété accrue.

Ainsi donc, très prochainement, nous allons combattre sous le pavillon Esso Standard, synthèse de l'expérience dynamique de la Standard, de la qualité et du service que symbolise Esso.

Peau neuve ? Non ! Mais bien plutôt bain de Jouvence propre à nous inciter tous à continuer nos efforts en vue d'une productivité toujours meilleure.

P.-S. — *Je cède à la tentation de vous recommander un slogan, faisant pour une fois une entorse aux règles d'emploi très strictes qui protègent notre marque :*

Wicart
GEORGES WICART
DIR. COMMERCIAL

NOBL(ESSO)BLIGE !...

sommaire

LES JEUNES ANNÉES DE LA REVUE 2
POURQUOI EST FAITE VOTRE REVUE ? 6
COMMENT EST FAITE VOTRE REVUE ? 8
ESSO-REVUE INTÉRESSE-T-ELLE L'EXTÉRIEUR ? 16
FAITES VOUS-MÊME L'ESSO-REVUE *(Referendum)* 19
IL Y A TRENTE ANS *(Interview de M. Wicart)* 27
QUATRE PETITS ENFANTS — LA FAÇON DE DONNER 30
M. VOITOU AU SALON DE L'AUTOMOBILE 32

Les bonnes idées paient 34
Nouvelles brèves 35
Nouvelles scientifiques 36
Revue de la presse 37
Gratifications pour longs services 37
Nouvelles des Divisions 38
Entre Nous 40

Esso REVUE

REVUE MENSUELLE RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 241 ET 321

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE
UJEF

Ci-contre : *Pour bâtir le gigantesque « môle » de la Raffinerie de Fawley, il a fallu foncer dans la vase plusieurs centaines de pieux en béton* (PHOTO ESSO).

Notre couverture : *La revue Esso a vingt et un ans ! Elle a connu, depuis sa naissance, bien des visages, avant d'en arriver à sa forme actuelle.*

les jeunes années de la Revue...

Cet insigne de vingt ans de services qu'arbore aujourd'hui fièrement votre revue, il y a en fait exactement un an qu'elle avait le droit de le « porter », puisque le n° 1 de la première année de « l'Eco Journal » est daté de décembre 1930 ; mais il a été long et difficile de parvenir à l'aboutissement de ce rêve qui nous était cher : vous parler de la revue elle-même, de son histoire, de sa vie et du rôle qu'elle entend jouer. L'actualité fût notre pire ennemie : il y avait toujours quelque chose de plus urgent à dire, de plus important à montrer ! Que nos lecteurs enfin veuillent bien nous excuser de leur parler ici surtout de nous-même et de notre travail de tous les jours.

C'est du 1er décembre 1930 qu'est daté le premier numéro de l'*Eco-Journal*. Ce sont donc vingt et un ans de service de la revue que nous célébrons ici (avec sa majorité légale !).

On ne peut en effet considérer le *Spido-Journal*, qui paraissait auparavant, comme un véritable *journal d'entreprise*, au sens où ce mot est conçu maintenant ; il s'agissait plutôt là d'un magazine destiné à établir un lien entre la Société André et sa clientèle.

De 1931 à 1940. — Les anciens numéros de la revue, de 1931 à nos jours, évoquent tout un passé, toute l'histoire de la Société. Un pèlerinage aux jours d'autrefois ne s'accomplit pas sans une certaine nostalgie et, parfois même, sans une émotion profonde ; les événements qui se sont déroulés ces dernières années ont eu bien souvent des résonances tragiques. Que de camarades disparus dont les visages revivent au travers de ces pages déjà jaunies par le temps !

Voulez-vous aujourd'hui feuilleter rapidement avec nous l'*Eco-Journal* et les Revues Standard ?

1931. — C'était le beau temps de l'Economique : les postes de distribution s'ornaient des inscriptions : Eco-Essence, Standard Motor Oil. Au siège, M. Léon Martin venait d'être nommé administrateur de la Standard Franco-Américaine et en cette même année, la Société donnait son onzième dîner annuel. « Stanavo » avait ravitaillé le « Point d'interrogation » de Costes et Bellonte et puis, tout comme aujourd'hui, la « Chronique des Régions » donnait les « Nouvelles Brèves » de la Société. De 1931 à 1933, l'*Eco-Journal* ne change pas. Ce n'est qu'en 1934 qu'il devient la *Revue Standard* dont les lettres s'inscrivent en bleu et blanc sur fond rouge à la page de couverture. Le n° 1 de janvier 1934 s'ouvre sur les vœux de la direction et le compte rendu du banquet annuel.

Aux pages suivantes, un important article explique, en termes simples, le fonctionnement des unités de première distillation de la toute jeune Raffinerie de Port-Jérôme et M. Pierre Dageville signe une étude très complète sur un sujet qui restera toujours d'actualité : la nouvelle taxe sur l'essence ! Les *Nouvelles Brèves* nous apprennent encore que l'intrépide Lecot, « figure » de l'automobile, a terminé avec succès un nouveau raid de 100.000 kilomètres en 98 heures à bord d'une 9 CV Rosengart, entièrement ravitaillée en supercarburant Esso. Et la revue se termine par « une Exposition des souvenirs de l'Aviation Française » où l'époque glorieuse des premiers aéroplanes revit à travers le texte et les photographies. Nous y retrouvons, avec attendrissement, la photo du « Deperdussin » de M. Prévost, actuellement conseiller du Département Aviation, qui avait remporté, à bord de ce frêle appareil, un record du monde de vitesse, très envié.

En 1935, la *Revue-Standard*, qui ne paraît plus que tous les deux mois, conserve son titre mais change de présentation et de format ; elle est plus petite et dense. L'étude sur les installations de la Raffinerie de Port-Jérôme se poursuit par le chapitre « les bitumes » et l'actualité se consacre à la présentation de la nouvelle Ford V 8 et au rallye de Monte-

Carlo. Les nouvelles de la société conservent une large place, et nous apprenons ainsi la promotion de M. Jacques André au grade d'officier dans l'ordre de la Légion d'honneur. L'année 1936 connaît de nombreuses transformations : à l'*Economique* succède la *Standard Française des Pétroles*, et la *Revue Standard*, dénommée alors *Bulletin Mensuel* se présente sous la forme d'un journal. Les lettres Standard qui se découpent en noir sur le fond blanc du papier glacé sont surmontées par l'insigne de la Société. Le Bulletin paraît à nouveau tous les mois et sa transformation est ainsi expliquée : « ... Au cours de l'année qui vient de s'écouler, la *Revue Standard* ne paraissait que tous les deux mois. Il a semblé que cette périodicité n'était plus suffisante pour suivre l'activité de notre nouvelle société et y réaliser le plus rapidement possible, après la fusion des services,

STANDARD

STANDARD

REVUE MENSUELLE

ÉDITÉE PAR LA STANDARD FRANCAISE DES PÉTROLES

9e ANNÉE. N° 12 — DÉCEMBRE 1938

UNE CONSÉQUENCE DES DÉCRETS-LOIS

L'ESSENCE A AUGMENTÉ...

LES ATELIERS DE L'USINE DE GENNEVILLIERS S'AGRANDISSENT

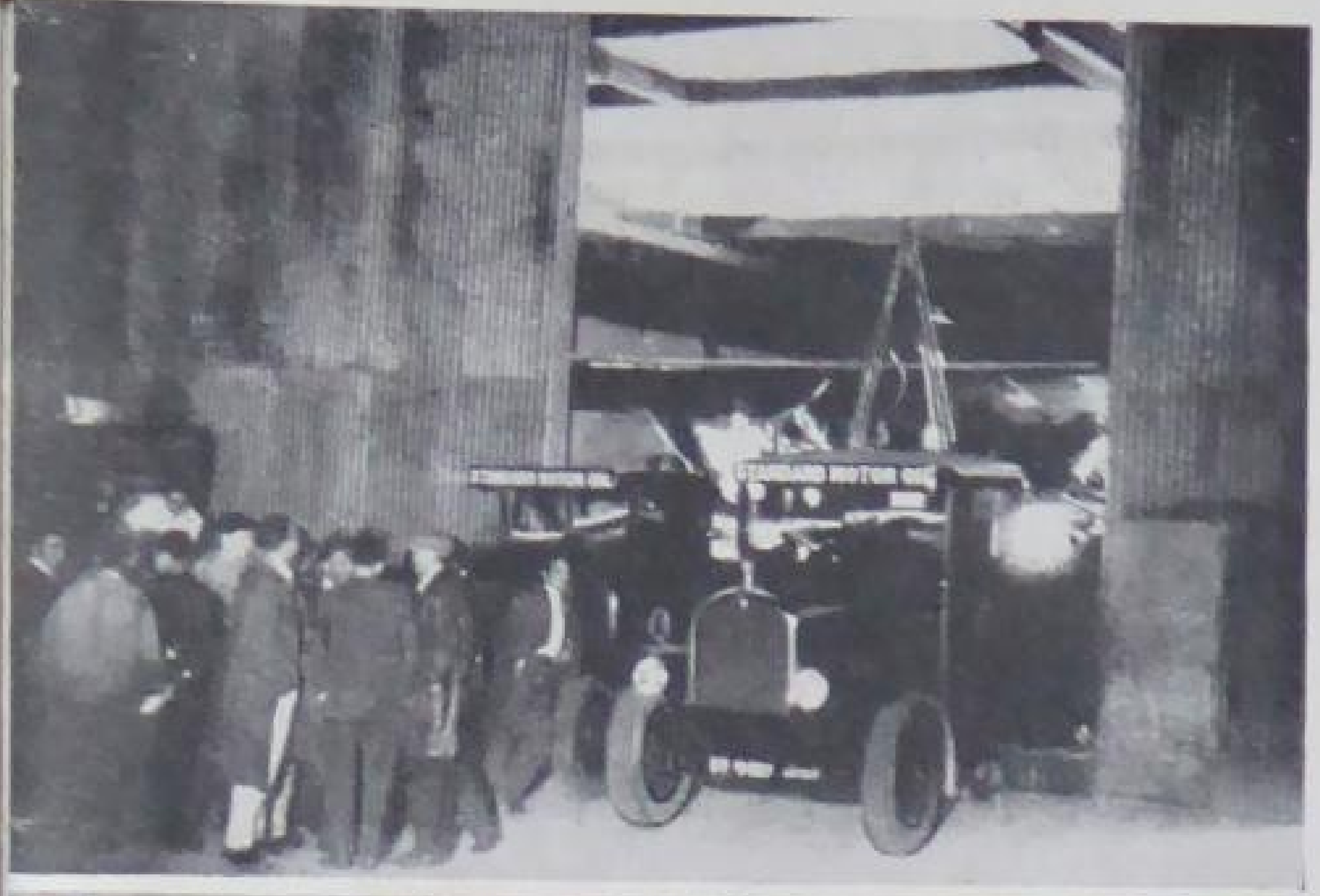
LE NOUVEAU MAGASIN AUX EMBALLAGES

CONNAISSONS NOTRE PAYS

REIMS

VILLE DES SACRES ET SIÈGE DE LA DIRECTION RÉGIONALE DU NORD-EST

En décembre 1938, la Revue de la Standard Française des Pétroles se présente comme un journal, mais sur papier glacé, avec manchette rouge et impression noire.



Ci-dessus à gauche : C'est sous cette couverture, imprimée en bleu, rouge et noir sur papier crème que se présentait le premier numéro de l'*Eco-Journal*, édité par l'"Economique".

Ci-dessus de haut en bas : Dans ce numéro, le ravitaillement au Bourget par« Stanavo » du fameux *Point d'Interrogation* de Costes et Bellonte, première traversée de l'Atlantique dans le sens France-Amérique.

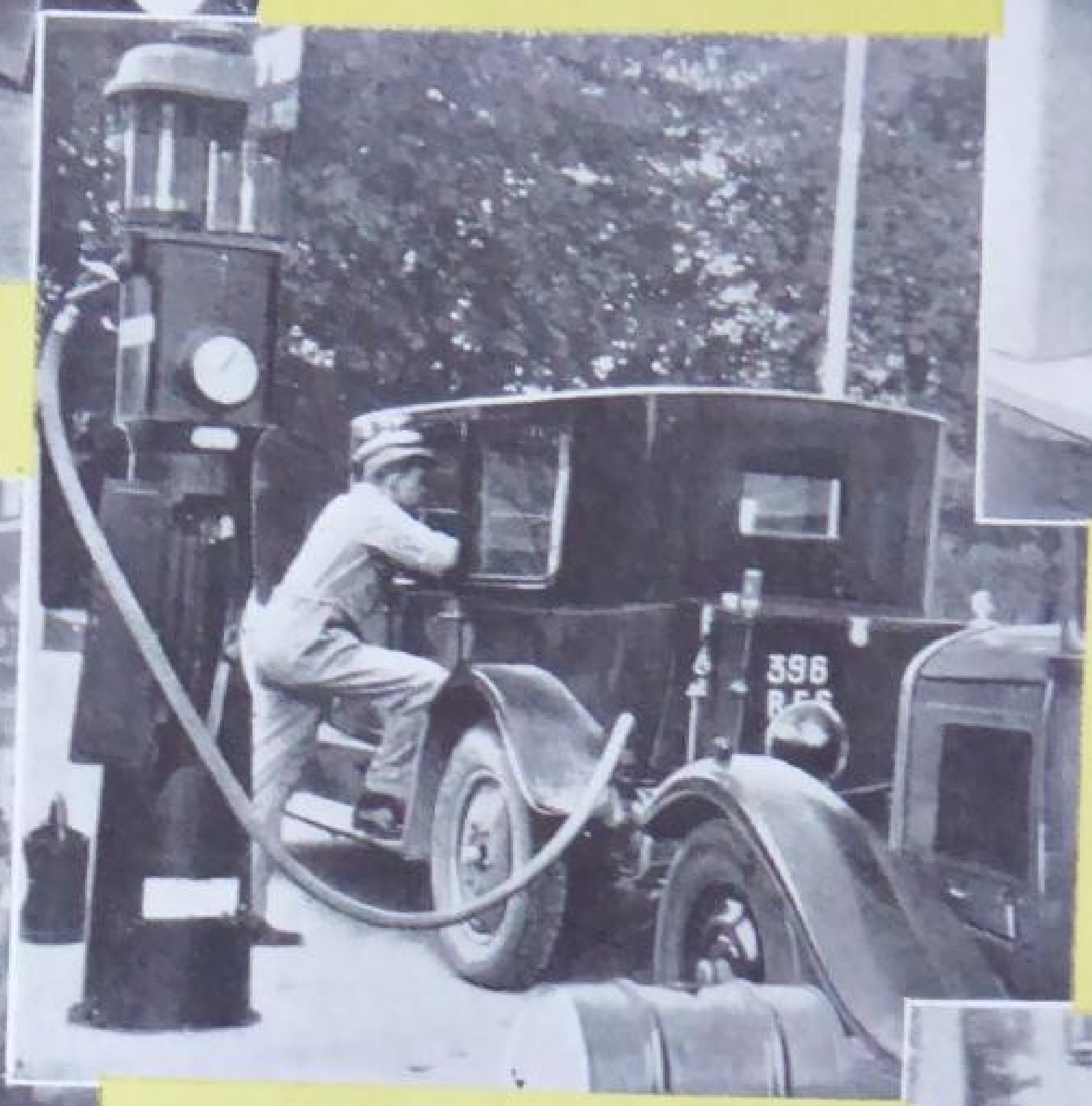
Autre temps, autres raids ! En 1934, sur leur Blériot *Joseph le Brix*, Codos et Rossi relient le Bourget à Floyd-Bennet au cours d'une tentative pour battre le record du monde de distance en ligne droite.

Ci-contre de gauche à droite : Juin 1934. Couverture rouge, bleue et blanche ! Au sommaire, un article sur la distribution du Primagaz, une étude sur l'automobile et le fisc (mais oui, déjà !)... et la Chronique des Régions.

De format réduit, la Revue, en 1935, est devenue bimestrielle. L'éditorialiste annonce « qu'elle n'en continuera pas moins de remplir la mission qui lui est dévolue de resserrer les liens de cordiale camaraderie qui existent entre tous les membres de la famille Standard ! »

Un curieux accident à Ecajeul (Calvados) en 1930. Il ne s'agit pas d'un camion-citerne spécialement étudié pour bondir par-dessus les obstacles !

La Station de Courcelles en 1935 : le matériel a bien changé depuis, mais quelle netteté, quelle propreté déjà, au service de l'automobiliste.



La question du « service » déjà à l'ordre du jour en
Voilà un distributeur qui
reverra plus son client, e
belle voiture neuve !

Essence et stratosphère en 1932 ! Le camion qui ramène de Suisse en Belgique la nacelle du ballon du célèbre professeur Picard se ravitaille au poste de Mulhouse.

La « drôle de guerre » ou les « soldats-fermiers » ! *De gauche à droite*, en 1939, le capitaine Grossmann, le lieutenant Guyon et le capitaine Jobin se préoccupent d'améliorer l'ordinaire.

A l'issue du Rallye féminin Paris-Saint-Raph
de 1932, Mme Helle-Nice, serre vigoureusemen
le frein à main de sa Bugatti de sport.

Voilà l'arrivée à Saint-Raphaël de Mme Schell
gagnante du Rallye grâce aux produits Ess
(qu'on excuse le jeu de mots !)

Le 25 août 1932, à Liège, départ du Rallye
Liège-Rome-Liè

MARS 1940

MARS 1948

MARS 1949

AVRIL 1949

celles des esprits et des cœurs. Aussi a-t-il été décidé que cette revue redeviendrait mensuelle. Les raisons d'économie ne sont pas les seules qui nous ont amenés à adopter cette nouvelle présentation. Elle nous a semblé plus souple, plus vivante, plus moderne. Nous voulons espérer qu'elle plaira à nos lecteurs qui continueront, par leur précieuse collaboration, à faire de cette revue LEUR revue... »

Signalons que cette formule a été conservée par plusieurs publications éditées par d'autres sociétés amies et que nous en apprécions encore aujourd'hui la bonne présentation. Le Bulletin mensuel ne varie pas en 1937, mais en 1938 la couleur rouge apparaît et couvre la manchette sur laquelle les lettres Standard se découpent désormais en blanc. Les articles généraux et les nouvelles de la société conservent leurs places respectives et le bulletin poursuit sa tâche : il apprend, informe et diffuse. Cette formule « journal » qui avait fait ses preuves doit cependant être abandonnée en 1939, car la S.F.P. prend une importance de plus en plus grande et le bulletin ne semble pas suffire à la diffusion de ses activités sans cesse plus nombreuses. Il fait place à la revue mensuelle qui conserve le titre Standard en lettres blanches surmontées de l'insigne en couleur noire. *La vie des régions* qui occupe une large part dans la mise en pages, remplace *La chronique des régions* ; le texte est serré et dense, les photographies abondent.

Cette nouvelle présentation ne connaît pas, toutefois, une longue carrière ; par la force des choses, la *Revue Standard* devient en 1940 un organe de liaison entre civils et militaires. Cette date reste pour chacun de nous le souvenir d'années trop cruelles pour nous y attarder, mais nous pouvons cependant nous souvenir ; nous souvenir en particulier d'un appel de M. Henri Ortolo (1) alors Rédacteur en Chef de la Revue. Cet appel est paru en mars 1940, quelques semaines avant que notre camarade ne soit tué au combat : « Car il y a la guerre ! ». Et pendant six ans, la *Revue Standard* ne paraîtra plus !..

De 1946 à 1951. — La grande résurrection de la S.F.P. est annoncée en termes dynamiques par M. Robert André, dans l'éditorial de la *Revue Standard* nº 1 de janvier 1946, qui réapparaît. La présentation a changé, tout en conservant les couleurs bleu, rouge et blanc, mais un ovale Esso bleu sur fond blanc apparaît sur la couverture. C'est désormais sous le même signe Esso qui couvre ses produits que sera publiée la Revue de la Standard Française des Pétroles. Qu'il nous soit permis, afin de fixer nos souvenirs, de citer ces quelques extraits de l'éditorial :

« ... Au seuil de cette revue, nous hissons de nouveau le pavillon « Standard » avec l'espoir qu'il représentera bien le signe de notre indépendance recouvrée et nos libres initiatives.

Une tâche rude et difficile nous attend : Relever nos ruines, reconstruire nos dépôts, reconstituer notre outillage détruit ou pillé, rétablir à Port-Jérôme une raffinerie modernisée, réaménager nos réseaux commerciaux. »

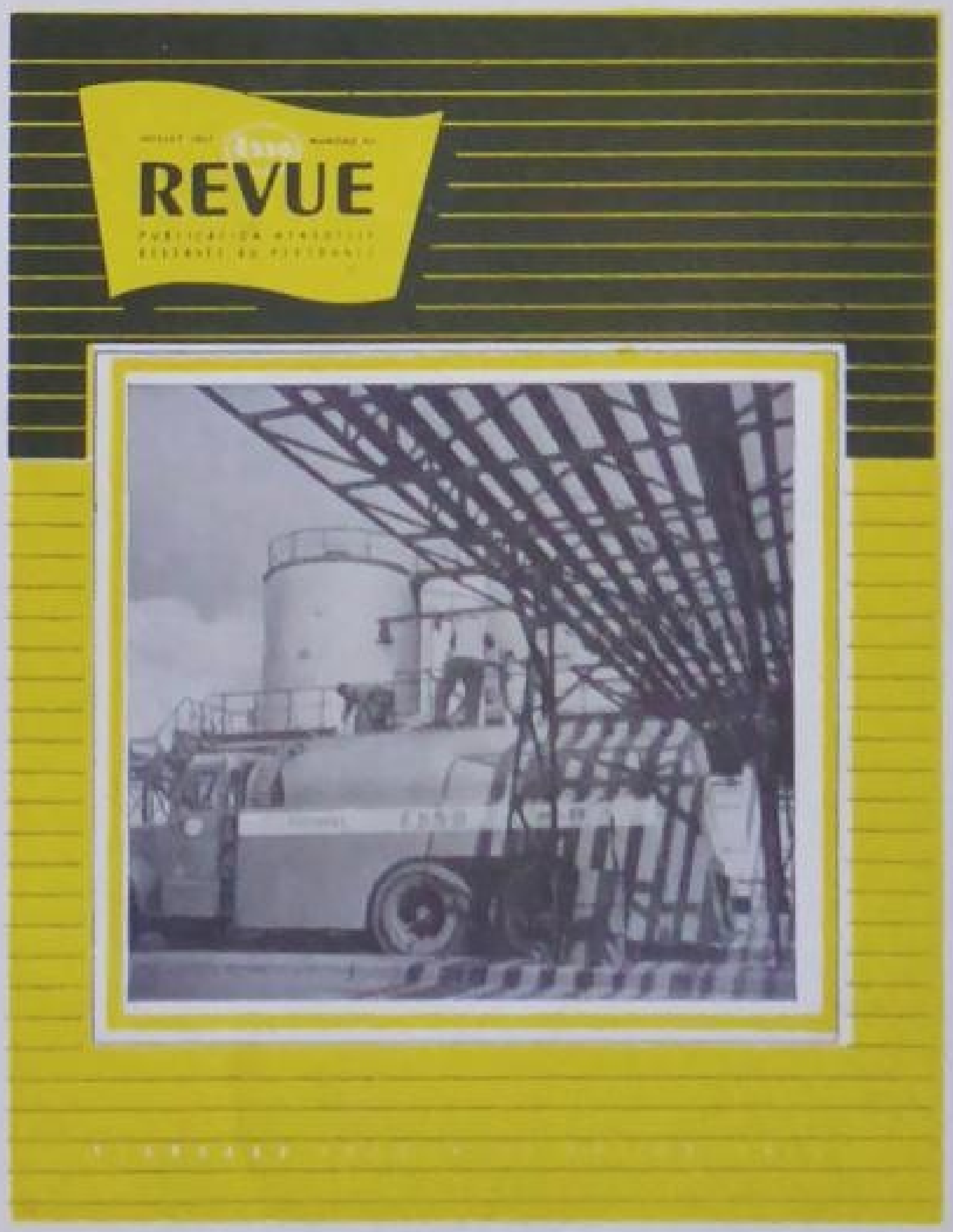
Et M. Robert André terminait ainsi : « ... L'union et l'amitié entre nous tous sont indispensables. C'est pour resserrer ces liens qu'en dépit des difficultés qui subsistent nous avons décidé de reprendre la publication de cette revue.

La nouvelle *Revue Standard* reparaît ainsi de 1946 à mai 1949 et diffuse, le plus souvent possible, comme autrefois, les informations relatives au retour à la vie de la S.F.P. Elle ne subit, au cours de ces trois années, que des modifications de détail, mais celles-ci contribuent pour une large part à établir sa présentation définitive dans la mesure, toutefois, où la présentation d'une revue peut être définitive. Car, ne l'oublions pas, la recherche du mieux, l'amélioration sans cesse étudiée parfois même d'un détail, qui peut paraître infime, conduit nécessairement à de constantes et petites transformations, voire à des grandes. Ce fut le cas pour le numéro de mai 1949 qui conserve l'ancien format mais change de couverture et s'intitule désormais *Esso-Revue*. On y trouve en plus grand nombre des articles d'intérêt général qui informent, commentent et expliquent en termes simples les différents rouages d'une Société pétrolière et exposent les multiples utilisations des produits qu'elle fabrique. L'*Esso-Revue* devient un magazine d'informations et de vulgarisation tout en restant un journal d'entreprise. Mais ce n'était là encore qu'une première tentative ; la seconde, qui remonte à janvier 1950, fut sans doute la plus importante depuis la naissance de la revue. Non seulement le format change mais la formule s'affirme : la Revue est maintenant consacrée pour moitié à l'information et ses articles sont abondamment illustrés de dessins, de cartes, de graphiques ; la présentation générale s'améliore. Le succès de la formule est si grand que l'idée se fait jour de créer un organe extérieur qui reprendra les articles d'intérêt général. Destiné aux amis de la S.F.P., à ses clients, aux membres de l'enseignement, à tous ceux qui le demanderont, *Pétrole-Progrès* est né. C'est une revue trimestrielle dont le succès à l'extérieur contribue largement au prestige de la société.

Que dire pour terminer ?

Les successives transformations qui ont conduit à la présentation actuelle de votre revue n'ont été commandées que par le désir de toujours mieux faire ; notre but demeure, comme par le passé, la recherche de la formule idéale qui saura satisfaire aux exigences de tous nos lecteurs. Vous pouvez beaucoup nous aider en répondant librement et soigneusement à notre questionnaire de la page 19 : *Esso Revue* 1952, journal d'entreprise d'*Esso Standard*, est avant tout *votre* journal.

JUILLET 1951

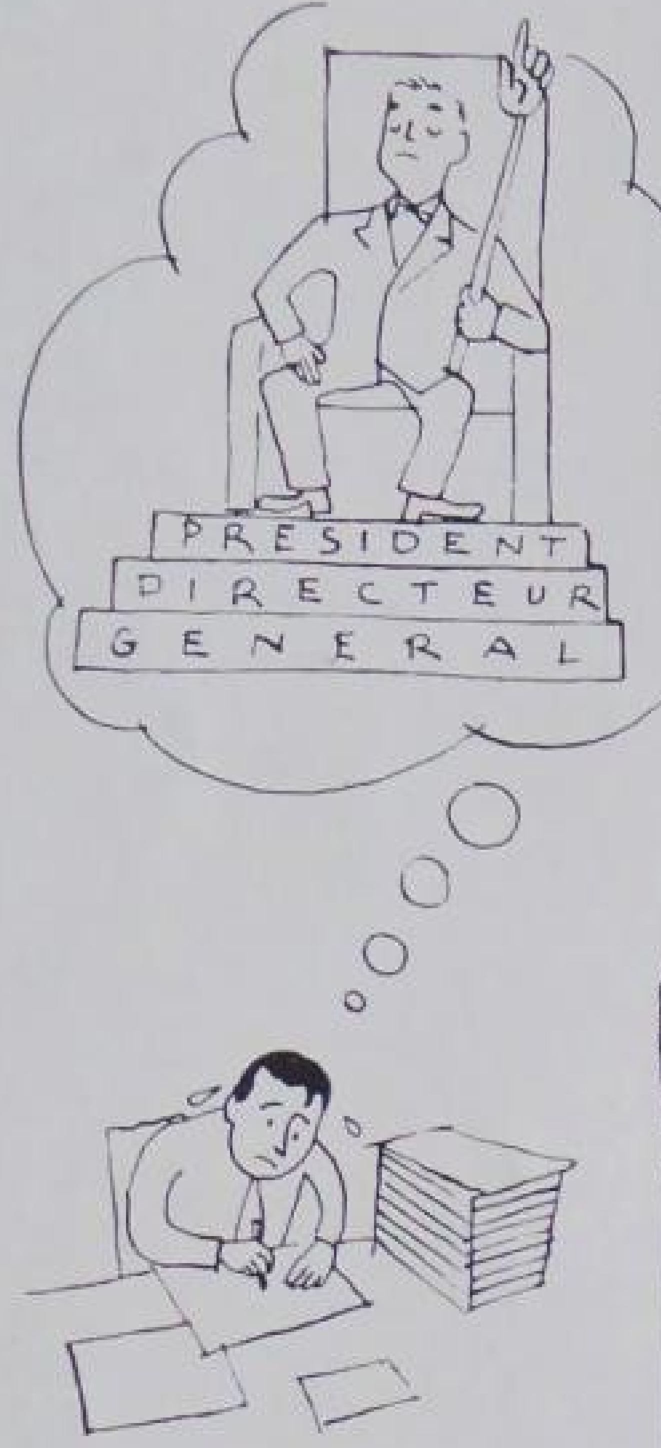


(1) *Esso Revue* Nº 31 (Dix ans déjà).

Pourquoi

EST FAITE VOTRE REVUE ?

"Cracking, Cost, jaugeage, pipe- line, productivité !". Quel chaos ! Par ses articles de vulgarisation technique, Esso-Revue essaye de donner à chacun une image de notre société et de notre industrie.



Il y a plus de 7.500 personnes à la S.F.P. ! Grâce à l'Esso- Revue le "patron" peut venir tous les mois bavarder avec chacune d'elles.

Le grand mal dont souffrent les géantes entreprises modernes est celui du cloisonnement : chacun a besoin de connaître le travail de ceux dont le sort est lié au sien.

Un mal dont souffrent bien souvent les grandes collectivités, à notre époque, et en particulier les entreprises, est celui du cloisonnement. L'employé accomplit parfois son travail dans l'ignorance totale de celui de son voisin et il ne mesure même pas la place et l'étendue de son propre rôle dans la maison. Il ignore la vie, les buts, les résultats de l'organisation complexe au sein de laquelle il travaille. Il se trouve isolé, anonyme, et cet état crée en lui une imprécise et sourde insatisfaction.

En effet, lui qui consacre à une entreprise toutes les qualités d'application et de conscience professionnelle que réclame un travail bien fait, a besoin, en plus de son salaire, d'une satisfaction humaine. Il veut connaître la place et l'importance de son travail ; quel que soit son rôle, il aime à sentir qu'il contribue à la bonne marche de l'affaire. Sa bonne santé morale exige qu'il se sente « intégré », et il doit percevoir les répercussions de ses efforts, ou de ses négligences. Ces conditions bien nécessaires pour qu'un individu puisse aimer son travail, l'entreprise artisanale les assurait autrefois aux travailleurs de par sa constitution même. Autour du patron ou du contremaître, les compagnons, peu nombreux, se connaissaient et travaillaient d'un même cœur à l'œuvre commune ; l'esprit d'équipe était facile à créer. Aujourd'hui, si les entreprises ne sont plus constituées de la même façon, les hommes qui y travaillent, eux, n'ont pas changé. C'est à ces hommes que nous devons penser et c'est un des principes de la S.O.C.O. (N.J.) qui déclare en tête de sa brochure d'accueil, sous la signature de son président Eugène Holman : « Nous croyons en vous, en tant qu'individu. »

Les hommes qui travaillent dans une entreprise ne sont ni des silhouettes anonymes, ni des numéros matricules, mais des **"hommes"**.

C'est un camarade de travail : il a, comme vous, une famille avec tout ce que cela implique de joies et de peines. Esso Revue diffuse ces nouvelles... entre- nous, bien entendu !

Avec les *brochures d'accueil*, les *guides sociaux*, les *rapports annuels*, le journal d'entreprise est un moyen de donner à l'individu cette vue d'ensemble si nécessaire, de lui montrer sa place, son rôle et son importance ; c'est en même temps un moyen agréable et vivant pour diffuser des notions d'ensemble de formation professionnelle et même de culture générale ; c'est aussi le carnet de famille, les nouvelles des camarades lointains, etc.

La presse d'entreprise. — Beaucoup d'entreprises ont compris le problème et ont créé un journal, un bulletin, une revue. Plus de cent cinquante firmes françaises, parmi les plus importantes, éditent régulièrement une publication réservée à leur personnel. Citons au hasard, sans parler d'Esso, Philips, Oréal, l'Air Liquide, Ford, Renault, Peugeot, Dunlop, Kodak, Géo, Shell, Desmarais, Westinghouse, etc., etc... !

Au malaise psychologique créé par l'anonymat et le cloisonnement, elles opposent le *journal d'entreprise* qui publie dans ses colonnes des descriptions d'usines ou de services, des aperçus de l'histoire de la maison, de son développement, des exposés sur ses fabrications, des comptes rendus sur les manifestations sociales : fêtes de fin d'année, arbres de Noël, sports, etc. Une large place est réservée aux nouvelles du personnel, promotions, mutations, naissances, mariages, etc.

Depuis quelques années, on tend également, de plus en plus, à faire du journal d'entreprise un véhicule de culture générale et d'information professionnelle en y traitant les sujets les plus variés de la façon la plus claire possible. Ces articles de vulgarisation sont écrits de telle sorte que le lecteur n'ait pas l'impression de subir un cours sur des problèmes savants, mais plutôt de suivre, dans un domaine qui lui est familier, les progrès de la technique.

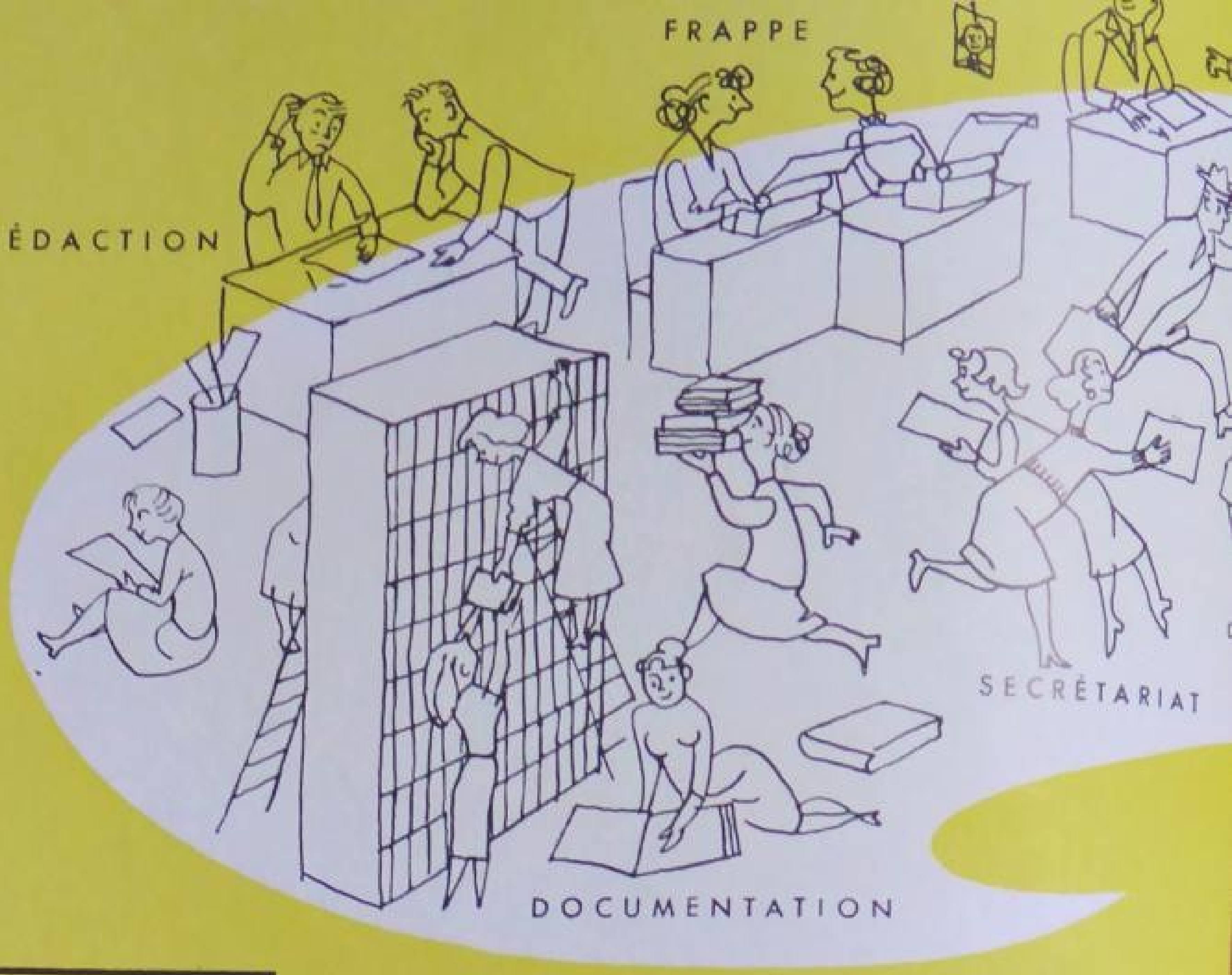
Bien que cette presse nouvelle n'en soit encore qu'à ses débuts — période d'essai et de tâtonnements — ses premiers résultats sont encourageants et, de plus en plus, des entreprises créent des journaux et se retrouvent au sein de l'Union des Journaux d'Entreprise de France.

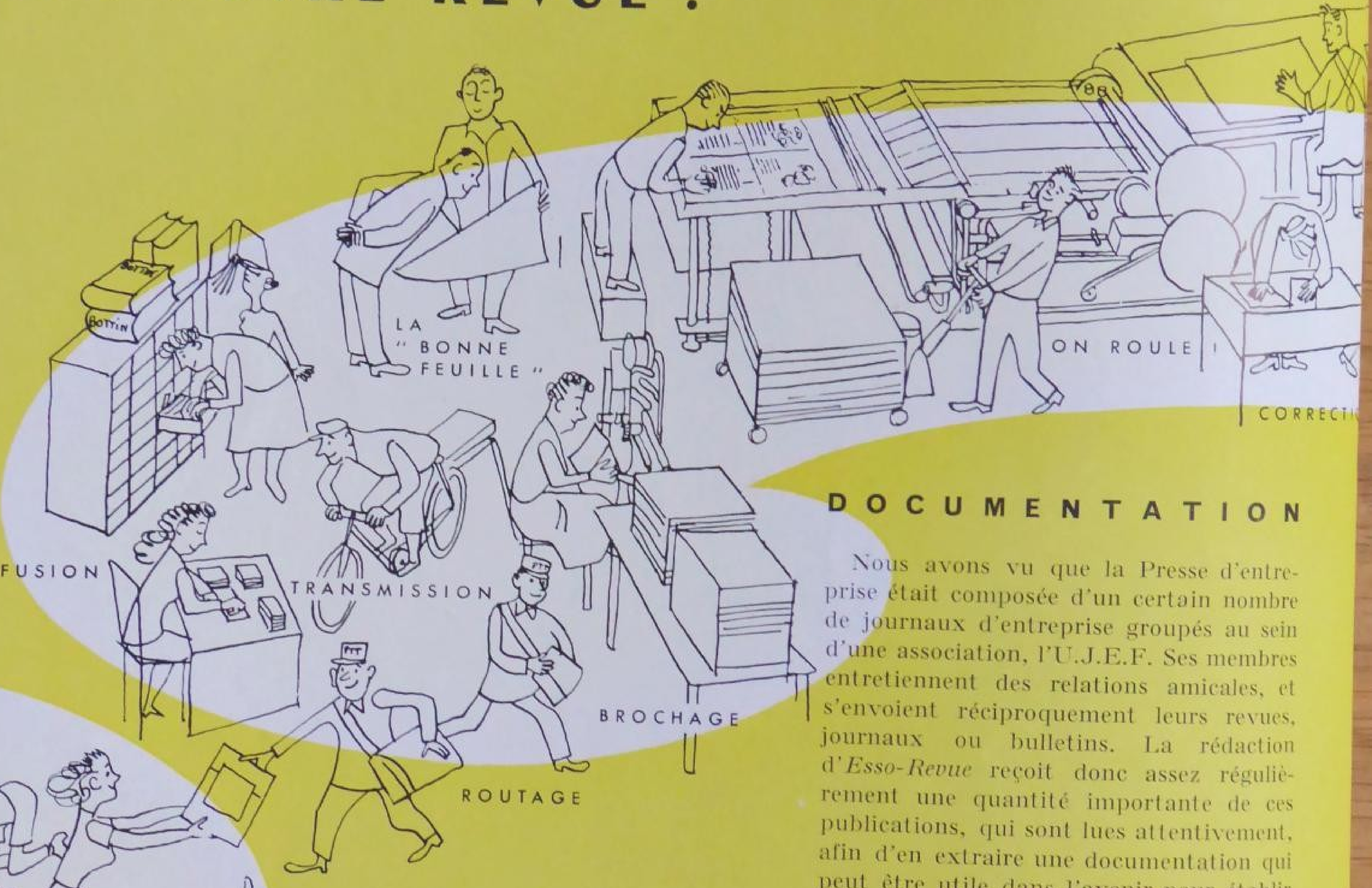
L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

Les éditeurs de Journaux d'Entreprise, de plus en plus nombreux, se sont groupés dans une association, fondée dans le but de réunir les responsables des journaux édités jusqu'à ce jour et de recevoir les nouveaux adeptes. La jeune expérience de cette union lui permet de guider les nouveaux venus, de les conseiller sur la composition ou la fabrication d'un bulletin, et de leur faciliter le « démarrage » en mettant à leur disposition différents services de documentation, d'échanges d'articles et de clichés, librairie, bibliothèque, etc... Un bulletin de liaison, *Choisir*, informe les adhérents des meilleurs articles parus, dans une rubrique, à travers la Presse d'Entreprise ; libre ensuite à eux de les reproduire en mentionnant leur origine. *Choisir* les tient au courant des activités de l'Union et donne des comptes rendus des réunions mensuelles où les problèmes que posent la rédaction, la fabrication, l'édition, le rôle d'un journal d'entreprise sont sans cesse soulevés. Car la Presse d'Entreprise, en plein essor, suscite bien des discussions et fait couler beaucoup d'encre. Sa valeur est désormais reconnue et ces quelques chiffres suffiront à montrer sa position, non seulement en France, mais dans le monde. De quantité pratiquement négligeable en 1939, le nombre des journaux édités passe, en 1948, à 63 en Belgique, plus de 100 en France, 200 aux Pays-Bas, 50 en Suède et 77 en Suisse. A l'échelle nationale, nous pouvons dire que de 100 en 1948, le chiffre des publications éditées par les entreprises françaises dépasse maintenant 150. Mais si nous pensons, même comparativement, que les Etats-Unis comptent actuellement plus de 4.000 revues d'entreprises, nous voyons tout le travail qu'il reste à faire en France pour décider de nouvelles maisons à fonder un journal. C'est le travail de l'U. J. E. F., dont M. Pierre Morel, rédacteur en chef de l'*Esso Revue*, a été récemment appelé à prendre la présidence. Voici pourquoi *Esso Revue* porte son label « Membre de l'Union des Journaux d'Entreprise de France », à côté de l'insigne d'ancienneté qui la classe parmi les plus anciennes publications d'entreprises éditées en France.

Comment

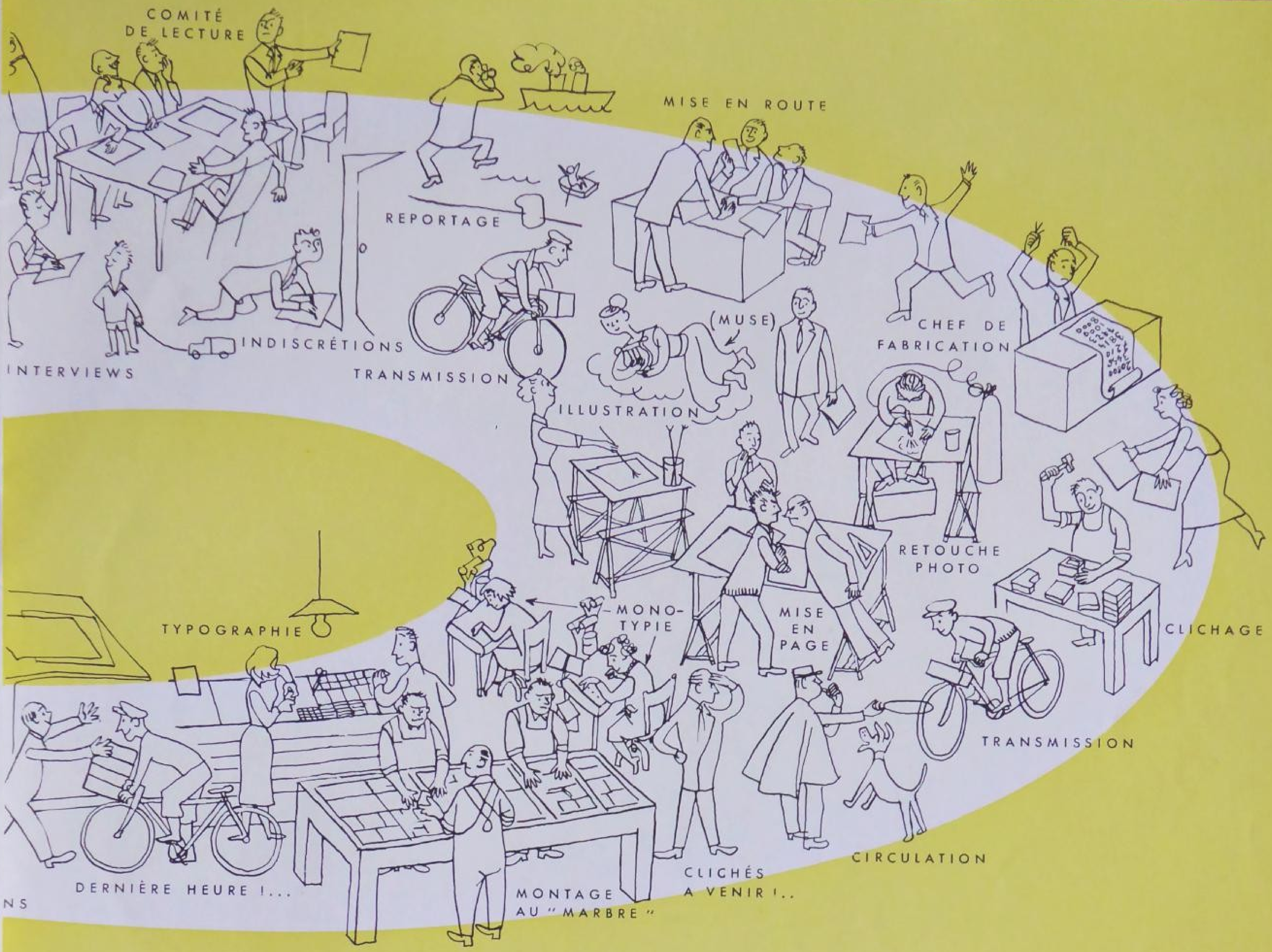
EST FAITE VOTRE REVUE ?





DOCUMENTATION

Nous avons vu que la Presse d'entreprise était composée d'un certain nombre de journaux d'entreprise groupés au sein d'une association, l'U.J.E.F. Ses membres entretiennent des relations amicales, et s'envoient réciproquement leurs revues, journaux ou bulletins. La rédaction d'*Esso-Revue* reçoit donc assez régulièrement une quantité importante de ces publications, qui sont lues attentivement, afin d'en extraire une documentation qui peut être utile dans l'avenir pour établir un article ou le compléter. Ces échanges de « papiers » se font sans aucune rémunération, à la seule condition bien compréhensible de mentionner la référence « extrait de... », « documentation fournie par... », suivant une convention qui laisse à chacun, non pas l'exclusivité d'usage de l'article, mais le mérite d'en être l'auteur. Pour *Esso Revue*, nous extrayons régulièrement de la Presse d'entreprise, de la Presse Technique et Scientifique, et parfois de la grande presse, les informations d'ordre général qui composent notre page « Revue de Presse ». Mais nos articles importants sont choisis, en premier lieu, parmi les sujets relatifs à l'industrie du pétrole, aux multiples utilisations de ses



produits, à ses innombrables aspects.

Ces revues d'entreprises et ces publications techniques que nous avons lues et dont nous avons extrait ce qui nous a intéressés, sont ensuite classées, comme il se doit, de façon à les retrouver rapidement. Elles constituent une partie de notre documentation. L'autre partie de la documentation est plus difficile à préciser, car elle est de celle que nous devons chercher et rassembler nous-mêmes, dans les livres, dans les bibliothèques, dans les entreprises et parfois auprès des techniciens, que nous devons alors « interviewer ». Ce processus est valable pour les articles de « vulgarisation » sur un thème technique que nous avons choisi, et qui demandent une documentation généralement sérieuse que nous élaguerons au besoin, par la suite, que nous simplifierons dans la mesure du possible, afin d'en faciliter la compréhension.

La revue toutefois n'est pas uniquement consacrée aux articles de vulgarisation et nous devons assurer quelquefois ce que nous appellerons les « reportages-actualités », pour lesquels nous agissons de la même façon que les reporters de la grande presse, c'est-à-dire : déplacements, interviews, accompagnés du photographe qui utilise, selon l'importance du sujet, son appareil photographique ou la caméra pour *Esso Actualités*. Tels sont les deux

Le « patron », chef du Département Information, donne son avis sur le plan de la prochaine revue que lui soumet le rédacteur en chef.

Toute la documentation qui parvient au Département Information est soigneusement classée : presses d'entreprise, technique, économique.

Planning ! le mot magique. Celui-ci permet de prévoir d'avance cinq ou six numéros de la revue et d'entretenir une « réserve » d'articles.

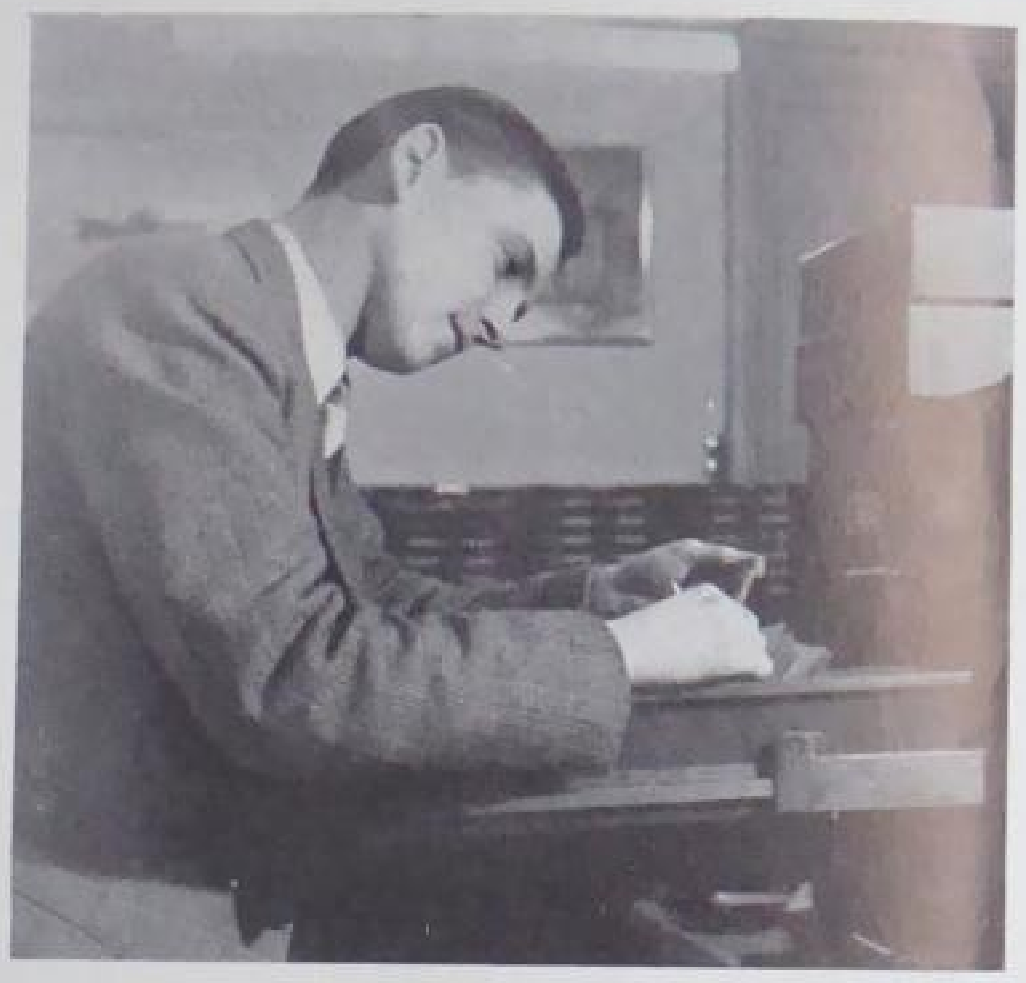
Concentration... du rédacteur en chef sur un article qui doit passer dans la « prochaine ».

L'article en arrive à sa forme définitive ; écrivons bien pour éviter les erreurs de frappe.

La traduction des textes anglais et leur adaptation posent parfois des problèmes difficiles !

En reportage ! Le rédacteur rêve... Quand le bateau partira, il redescendra sur le quai...

Le photographe (en tenue de chasse... aux images) manie aussi la caméra d'Esso Actualités.



A la photothèque, on recherche les négatifs des photographies qui vont illustrer un article.

travaux principaux assurés par la rédaction : articles-vulgarisation, reportages-actualités. Le côté « rédactionnel » d'un article, bien qu'il occupe une place de premier plan et demande que l'on y consacre beaucoup de temps, représente le « lever du rideau » si l'on peut dire, des différents tableaux qui se jouent depuis le choix de l'article jusqu'à sa présentation définitive dans la revue. Supposons choisi un sujet. Nous en avons vérifié, s'il y a lieu, l'exactitude technique auprès des personnes compétentes ; nous pensons qu'il se trouve maintenant, sous sa forme rédactionnelle définitive. Il ne reste plus, pour les heures à venir, qu'à le confier à la dactylographie. Nous pouvons passer sous silence, n'est-ce pas, le bruit familier de la machine à écrire derrière laquelle la secrétaire déchiffre avec soin une écriture que nous nous efforçons de rendre lisible, pour éviter les erreurs, et gagner du temps car nous devons également nous occuper des rubriques régulières des nouvelles des divisions que nous envoient nos correspondants, des nominations, promotions, gratifications pour longs services, mariages, naissances, décès, etc...

Comité de lecture. — Tous les textes « à paraître » sont dactylographiés en plusieurs exemplaires dont chacun est soumis à un membre du « comité de lecture ». Ce comité est composé de M. Kettel, qui le préside, et de MM. Bailliat, Ballet, Wicart et Young ou leurs représentants, du chef du Département Information, M. Choppin de Janvry, et du rédacteur en chef. Lors de la réunion du Comité seront notées les observations qui nous seront adressées. Chaque texte est ainsi étudié, tant pour le style que pour la valeur technique, et les précieuses critiques que nous nous attirons parachèvent utilement le travail rédactionnel.

Classement des articles - Planning.

— Nous écrivions, à propos de la documentation, que nous extrayions de différentes revues les renseignements qui pourraient nous être utiles pour établir un article ou le compléter. Il est bien évident que nous devons classer ces coupures ou ces documents de façon logique. Aussi, on constitue un dossier où l'on inscrit le titre de l'article « en projet » et les documents qui s'y rapportent. A ce dossier correspond une fiche. La chemise rejoint une boîte, la fiche un tableau que nous appellerons *planning*. Ce planning est composé de colonnes verticales numérotées selon l'ordre de parution des articles et l'état dans lequel ils se trouvent : projets ou définitifs. A chaque colonne correspond une boîte qui porte le même numéro. Prenons, si vous le voulez bien, des exemples qui en expliqueront le fonctionnement :

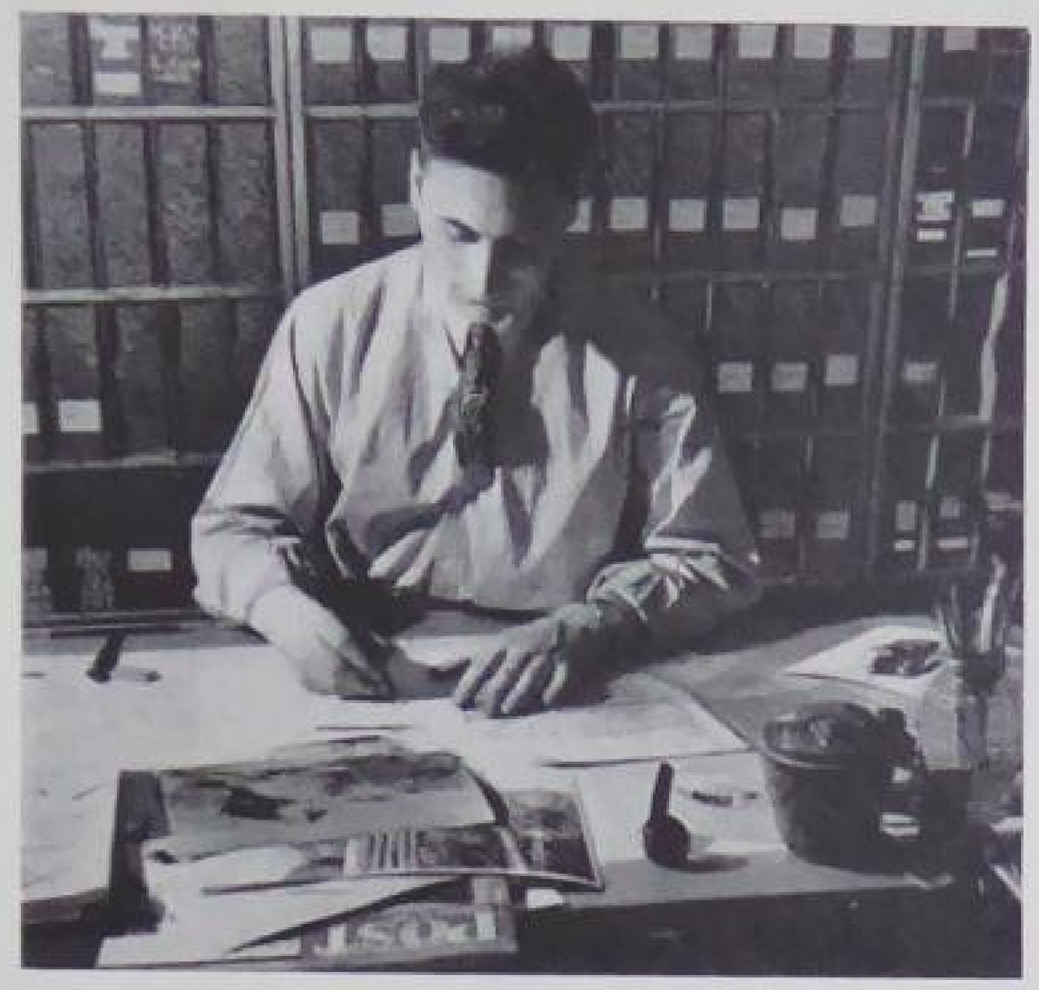
— L'article « Chasseurs de pétrole » doit passer dans la prochaine revue. Il est terminé, approuvé par le comité de lecture, les photographies et les dessins qui l'illustrent sont joints au dossier. Nous le trouvons classé en 1 sur le planning. Nous le sortirons donc de la boîte 1 et en retirerons la fiche.

— Nous avons placé à la colonne 3 une fiche intitulée « Raffineries d'Europe » : l'article est incomplet et, dès que nous recueillons des renseignements le concernant, nous les joignons au dossier, c'est-à-dire dans la boîte 3. Lorsque nous aurons complété et achevé définitivement l'article, nous le placerons en 1 sur le planning et il changera par conséquent de boîte. Après l'approbation du comité de lecture et si nous décidons de le faire paraître dans la prochaine revue, nous

Dernières indications avant la frappe définitive destinée aux membres du comité de lecture.

Les machines crépitent... et souffrent : onze exemplaires de chaque page sont nécessaires !

Les textes sont expédiés aux membres du comité de lecture et la date de réunion est fixée.



Cartes, graphiques, éléments d'illustration sont préparés, rassemblés et joints au texte.

Six semaines avant la parution, on « passe » la revue (plan, textes et illustrations) à l'agence d'édition. Premier échange de points de vue... souvent divergents ; mais tout finit par s'arranger !

en retirons la fiche et confierons le dossier au metteur en page, avec ses photographies et ses illustrations.

Il convient toutefois de souligner, pour démontrer encore l'utilité du planning, que les articles ne sont pas uniquement établis pour le prochain numéro. Certains, en effet, ne présentent pas un caractère absolu d'actualité et leur parution a lieu parfois plusieurs mois après la rédaction. Il est donc de toute nécessité de « savoir où l'on est », quels sont les articles « terminés » que nous pourrons choisir et insérer dans les numéros à venir. Le « planning » facilite la constitution d'une « réserve » qui nous permet de préparer plusieurs revues à l'avance, à l'exception des nouvelles brèves et des reportages d'actualité qui viennent en priorité au moment de la parution de la revue, et obligent parfois à modifier la disposition de la mise en page prévue.

Les illustrations. — (cartes, graphiques et dessins). — Les articles classés « terminés » comprennent donc dans leur dossier, non seulement le texte approuvé par le comité de lecture, mais les dessins, éventuellement cartes et graphiques, et les photographies qui l'illustrent. Un dessinateur et un photographe travaillent à cette tâche.

Le premier souligne dans le texte qui lui est confié les passages à illustrer, après une lecture attentive de chaque phrase. En parfaite compréhension avec le sujet qu'il doit traiter, il peut rechercher maintenant les documents qui appuieront sa création. Il est bien évident, par exemple, que s'il doit dessiner un « derrick », il se réfère à une photographie ou à un dessin technique qui lui donneront les détails qu'il ne peut inventer et qu'il ne doit pas sacrifier au profit de la composition artistique. Son travail est donc d'allier le côté technique au côté décoratif indispensable à une bonne présentation. Il étudie l'un et l'autre sur le papier et, après plusieurs esquisses, plusieurs essais, se fixe sur la maquette qui lui semble satisfaisante et qu'il a décidé d'exécuter en accord avec son « client », c'est-à-dire, en ce qui nous concerne, l'auteur de l'article et le rédacteur en chef. Nous pouvons passer sous silence les moyens d'exécution qui sont ceux que nous connaissons et qui constituent le travail de tout dessinateur. La fabrication des graphiques, qui est un travail minutieux et parfois mathématique, s'exécute d'après les chiffres donnés ; leurs contours sont recherchés longuement afin de trouver la façon la plus claire de les exprimer. Quant aux cartes, elles sont établies d'après plusieurs autres cartes qui permettent de vérifier l'exactitude géographique. Suivant les obligations de la mise en page, le dessin original se trouvera peut-être agrandi ou réduit, encadré d'un trait ou coloré par une « trame » de couleur. Mais ceci est du domaine de la mise en page ; nous y reviendrons. Les dessins, graphiques ou cartes exécutés, reste à pourvoir l'article en photographies.

La photographie. — Deux activités principales échoient au photographe : la *prise* des clichés et leur *classement* en photothèque. L'une et l'autre sont solidaires. Il a la charge, en outre, de surveiller le développement, l'agrandissement, le tirage des photos, travaux qui sont exécutés à l'extérieur de la société. La partie « reportages » est consacrée à l'actualité (activités de la S.F.P.) et, à l'occasion, à la photographie des installations, dépôts, raffineries, stations-service qui viendront enrichir la photothèque.

Le metteur en pages, dans la « cage » du prix de revient, tente de faire accepter une proposition d'illustration jugée trop onéreuse par les collaborateurs de l'agence d'édition... et le client !

Pour certains reportages, le photographe se joint au rédacteur qui rédigera un compte rendu de ce qu'il a étudié sur place. Les photographies, prises et tirées, sont classées dans la *photothèque* où nous ne conservons d'ailleurs pas que des clichés faits par nos soins. Tous sont numérotés, puis rangés par sujet et collés sur des planches de carton où figure leur numéro d'ordre. Ce numéro servira à retrouver le négatif qui ne sort jamais de la photothèque. Les planches sont elles-mêmes disposées par collections, c'est-à-dire : collection Raffinerie, Service-Station, Dépôts, Réalisations Sociales, Transports, etc... S'il faut, par exemple, retrouver la photo d'une unité de première distillation que nous allons utiliser, nous irons la chercher dans la collection « raffinerie » et relèverons le numéro de classement de la prise de vue choisie. Ce numéro nous permettra de retrouver le négatif, que nous ferons tirer et agrandir selon les besoins de son utilisation. Telles sont, brièvement énumérées, les fonctions de la section « cinéma et photographie » à laquelle nous avons recours continuellement (1) et que nous nous attachons à enrichir sans cesse par l'apport de nouvelles prises de vue.

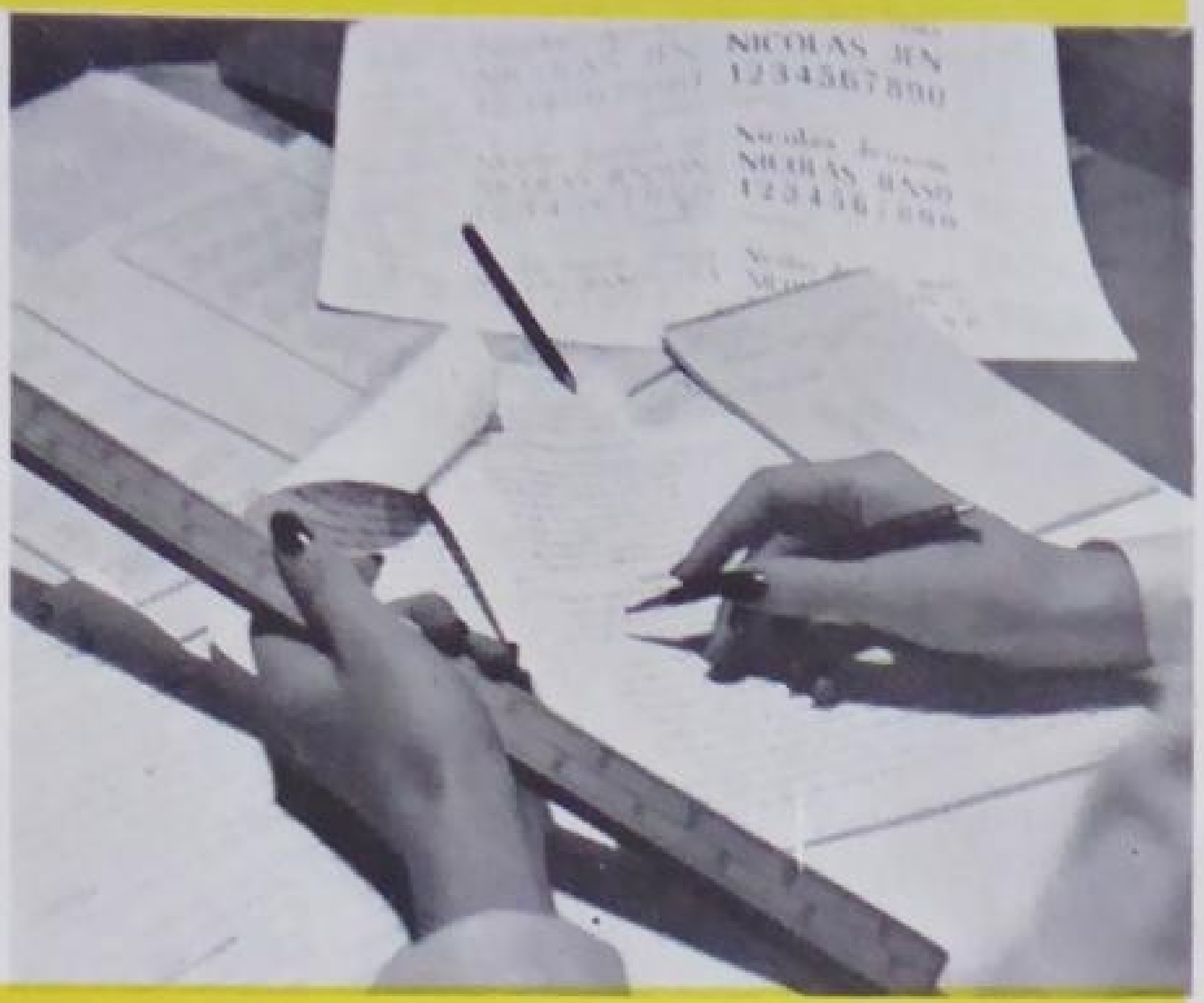
Clichotèque (2). — Nous avons écrit que les journaux d'entreprise échangeaient ou se prêtaient réciproquement des articles. Ceci n'est pas valable uniquement pour le texte, mais aussi pour les illustrations. Notons encore que la Presse d'entreprise n'est pas la seule à emprunter à notre documentation et que certains professeurs, conférenciers ou journalistes ont recours à nos articles et documents (*cf. Point de Vue* du 4 mai 1950 qui avait repris la première partie de l'article « Du Diplodocus à l'automobile » sous le titre « L'histoire du pétrole est celle de la terre »). Pour utiliser un de nos articles, après publication, il suffit de l'extraire de la revue dans laquelle il est paru ; mais les photographies, dessins, cartes ou graphiques doivent être gardés précieusement par nous, car ils font l'objet chacun d'un *cliché*. L'ensemble de ces clichés forment la *clichothèque*, elle-même composée matériellement d'un certain nombre de casiers dans lesquels sont disposés les clichés, suivant la date et l'ordre de leur parution. Un cahier est utilisé pour les prêts où il est mentionné la date de sortie de la clichothèque, le nom du destinataire et, dans la mesure du possible, la date prévue du retour.

LA FABRICATION ET L'ÉDITION

Nous avons étudié, dans les pages précédentes, l'organisation de notre travail, quant à la rédaction, l'illustration et la photographie, qui constituent les trois étapes préliminaires à la fabrication et à l'édition de la revue. Nos articles, illustrés et approuvés par le comité de lecture sont maintenant terminés : ou bien ils rejoignent le planning sous la forme d'une fiche, dans la colonne 1 « terminés », ou bien le rédacteur en chef décide de les faire paraître aussitôt. Ils sont choisis selon leur opportunité, la place dont nous disposons et l'actualité, sans jamais perdre de vue la formule que nous nous sommes imposée et qui nous conduit logiquement à un équilibre rédactionnel et de présentation que nous nous efforçons de respecter. Aussi, si nous n'exécutons pas nous-mêmes, dans le détail, la mise en page de la revue, nous en dressons cependant un plan précis, c'est-à-dire que nous définissons au metteur en page la place et l'importance que nous voulons donner à tel ou tel article, à l'aide d'une toute première et très rudimentaire maquette. Nous savons maintenant quels textes nous allons « passer », nous avons décidé de leur emplacement, il ne nous reste plus

(1) 50 % environ de la surface imprimée d'Esso-Revue est constituée par du texte, le reste par des photos et des illustrations.

(2) Que pensent nos linguistes de ce mot barbare ?



Le metteur en pages lit tous les articles, choisit les photos et « masse » une première maquette pendant que, « lignomètre » en main, on détermine le nombre de « signes » (environ 200.000 pour un numéro).

Que ce soit pour une « pleine-page-couleur », un « lavis » d'un derrick jaillissant, un « habillage » de carte, deux illustratrices (qui pensent pétrole !) se penchent délicatement chaque mois sur « la Revue ».

A l'agrandisseur, l'un des photographes « met au point » un titre, tandis qu'un retoucheur spécialiste repique au pinceau des « puces » et « descend » ou « rehausse » à l'aérographe un document défectueux.

Un maquettiste termine une « tête d'article » (lettres et dessins). Le spécificateur typo, dès réception des épreuves (textes et photos), entreprend le « montage » qui servira de modèle à l'imprimeur.

qu'à donner l'ensemble de la revue : articles, dessins, illustrations, documents divers, à l'agence d'édition qui se chargera d'étudier dans le détail la mise en page, la présentation générale et définitive, en résumé, de la revue. Nous entrons dès lors dans la deuxième partie de notre exposé « la fabrication et l'édition ». Il ne faut pas croire toutefois que notre travail s'arrête à partir du moment où nous avons remis textes et documents à l'agence d'édition. Nous nous tenons constamment en liaison avec elle par de nombreuses visites et conversations téléphoniques. Nous surveillons nous-même à l'imprimerie, de jour ou de nuit (hélas !) la bonne composition des textes et la rigoureuse exécution des maquettes. Mais reprenons l'ordre chronologique. Il ne faudra pas moins de six semaines au minimum pour éditer la revue. Celle-ci qui, jusqu'ici, n'avait pas quitté les mains du rédacteur en chef et de son équipe, est confiée à des soins nouveaux. Le premier personnage qui apparaît est le *metteur en pages*.

Ce beau métier exige à la fois beaucoup de goût, de connaissances techniques, de capacité de travail... et de souplesse de caractère. Celui qui le pratique (et ils sont rares) doit à la fois connaître toutes les techniques de dessin, tous les procédés d'impression, les caractères typographiques, leur variété et leur histoire, les procédés photomécaniques de reproduction des illustrations et des photos, un grand sens de la couleur, de la composition décorative, de l'harmonie et de l'équilibre ; en deux mots : c'est un oiseau rare.

Mais cet oiseau est mis en cage, la cage du *prix de revient*, fixé à l'avance le plus rigoureusement possible, et qui est fonction du format, du nombre de pages, de la qualité du papier, du nombre de couleurs d'impression, de la densité relative du texte et des illustrations, etc...

Les maquettes. — Les premières études sont faites en format réduit : c'est la pré-maquette qui est soumise à l'approbation (et aux critiques) du rédacteur en chef. Pour certaines pages délicates, il ne faut pas moins de 5 à 6 projets successifs (et chaque page demande en moyenne quatre heures d'étude). Il faut respecter le caractère général de la revue, le caractère particulier de l'article et... le sacro-saint prix de revient ! Comme le rôle du metteur en scène de théâtre est de mettre en valeur le texte de l'auteur, celui du metteur en page, plein de discrétion, est de présenter, lui aussi, le sujet et le texte. Ce dernier, par son volume généralement incompressible, par son caractère (sérieux, technique, narratif, descriptif, humoristique, etc...) par la forme du style employé, constitue le *matériau de base*. Puis viennent les photos parmi lesquelles il convient de faire un choix judicieux suivant leur sujet, leur emplacement, leur couleur (plus ou moins

L'atelier de « mono » où sont composés les textes.

Les typographes composent les titres à la main.

Discussion serrée sur la maquette de montage.

Les épreuves sont corrigées par la rédaction.

Tirage d'épreuve d'une page « à la ficelle ».

Réception des premières feuilles de « passe ».

Voici la « bonne feuille » pour le « bon à tirer ». Gare aux « coquilles » ! Après, il sera trop tard.

Chef de fabrication, metteur en page, imprimeur, rédacteurs, chacun a son mot à dire.

foncée) leurs dimensions, leurs qualités plus ou moins techniques ou décoratives, etc... et les documents dessinés.

Lorsque le *rédacteur en chef* et le *metteur en pages* sont d'accord sur la pré-maquette, on passe à l'exécution de la *maquette au format*, sur laquelle sont représentés les titres à leur dimension, les textes (par des traits plus ou moins rapprochés suivant le corps du caractère employé), les photos (par des croquis ou des photostats) et les graphiques ou dessins. Le numéro apparaît tel qu'il sortira de la presse, ou presque, car de nouvelles discussions (constructives !) s'engagent où entrent en jeu les mêmes arguments : le point de vue de la rédaction, l'opinion présumée du lecteur et... le prix de revient !

Vient le moment où tout le monde est d'accord sur l'ensemble de la revue ; les photos qui ornent la couverture ont été choisies et on passe alors à la fabrication proprement dite. Sur cette fabrication nous dirons pour l'instant peu de choses, car sa compréhension nécessite une certaine connaissance des techniques de la photogravure et de l'impression. Si nos lecteurs en expriment le désir, nous publierons quelque jour un article de vulgarisation à ce sujet qui déborde un peu, à notre avis, le cadre de notre programme d'information.

En bref, les textes, soigneusement calibrés au caractère près, sont envoyés à la composition (monotypie en ce qui concerne l'*Esso Revue*) d'où ils reviennent sous forme d'épreuves qui sont à nouveau relues, épluchées, corrigées, puis sous leur forme définitive, collées sur la maquette à l'emplacement prévu.

Les dessins vont au *clichage*, de même que les photographies qui ont été retouchées, cadrées, etc... Le photograveur, après exécution du travail, qui est long et minutieux, renvoie les documents avec les clichés d'impression et des épreuves, qui sont elles aussi collées à leur place sur la maquette.

Celle-ci, où sont désormais *montées* les épreuves du texte, des illustrations et des titres, prend le nom de *maquette-montage* et, après de nouvelles discussions et d'éventuels remaniements, elle est donnée à l'imprimeur ; celui-ci monte alors la revue, page par page, en assemblant dans les mêmes formes les « paquets » de textes et les clichés d'illustration. Il est tenu de respecter les dispositions indiquées par la maquette, très soigneusement *(sic)*.

Nouveau jeu d'épreuves de ces pages montées, nouvelles discussions et le *bon à tirer* est enfin donné. Les pages sont alors assemblées par l'imprimeur en *formes* de huit pages qui seront imprimées d'un seul coup : huit pages au recto, huit pages au verso, voilà un cahier de seize pages (la moitié de la revue, qui comprend généralement trente-deux pages, imprimées en noir au recto, et en noir plus une couleur d'accompagnement au verso).

Commence alors pour l'imprimeur la longue et minutieuse opération de la *mise en train*, familièrement appelée *la "mise"*. L'imprimeur appelle ses clients aux heures les plus invraisemblables, de 7 h. du matin à 11 h. du soir, pour qu'ils donnent leur accord définitif sur la qualité de l'impression, les couleurs d'encres employées, etc... Quand tout est au point, les machines tournent et impriment en moyenne mille feuilles du format double raisin à l'heure : « alea jacta est ! » Il est trop tard pour s'apercevoir d'une erreur (et il en reste malgré tous nos soins, malgré toutes ces relectures successives, malgré tous ces criblages). Les cahiers, à plat, sortent de la machine : ils doivent sécher pendant quarante-huit heures avant d'être façonnés et brochés sous la forme définitive de l'*Esso Revue* que vous recevrez. Des ouvriers plient séparément les deux cahiers de la revue et la couverture, assemblent ces trois éléments, les relient par deux piqûres métalliques, les rognent à plein papier, au massicot, pour couper les pages au format prévu. Votre revue est terminée, prête à vous être expédiée.

Diffusion et routage. — L'expédition de la revue est faite par un service spécial de diffusion qui assure la bonne expédition de toutes les publications du Département Information (*Esso Revue*, *Pétrole Progrès*, *Bulletin Economique*, *Rapport Annuel*, etc.).

Le travail matériel est accompli par une maison spécialisée dans les envois massifs de revues et de périodiques qui possède, classés par villes et par départements, les 7.500 et quelques « stencils » établis au nom de chacun des membres du personnel de la S.F.P. Constitués par un papier spécial très souple et très résistant, monté sur un cadre de carton, ces stencils permettent d'imprimer automatiquement les enveloppes dans lesquelles parviennent chaque mois les revues à leurs destinataires.

Aux stencils conservés chez le « routeur », correspondent des *fiches*, classées cette fois par ordre alphabétique et régulièrement mise à jour par le Service Diffusion, en fonction des changements d'adresses, entrées, départs et mutations signalés chaque mois par le Département du Personnel, les Raffineries et les quatre Divisions.

Il est bien compréhensible que quelques erreurs se glissent inévitablement dans ces 7.500 fiches et que de petits retards interviennent parfois dans les changements d'adresse ! Ne vous impatientez pas, si pareille mésaventure vous arrive : signalez au plus tôt votre cas, directement, au Service Diffusion du Département Information, au Siège ; l'erreur sera aussitôt rattrapée et le service se fera un plaisir de vous envoyer les numéros d'*Esso Revue* qui pourraient manquer à votre collection personnelle.

Le travail est distribué sur plusieurs machines.

On roule ! Cadence : mille feuilles à l'heure.

Après séchage, le brochage. Voici la « piqûre »...

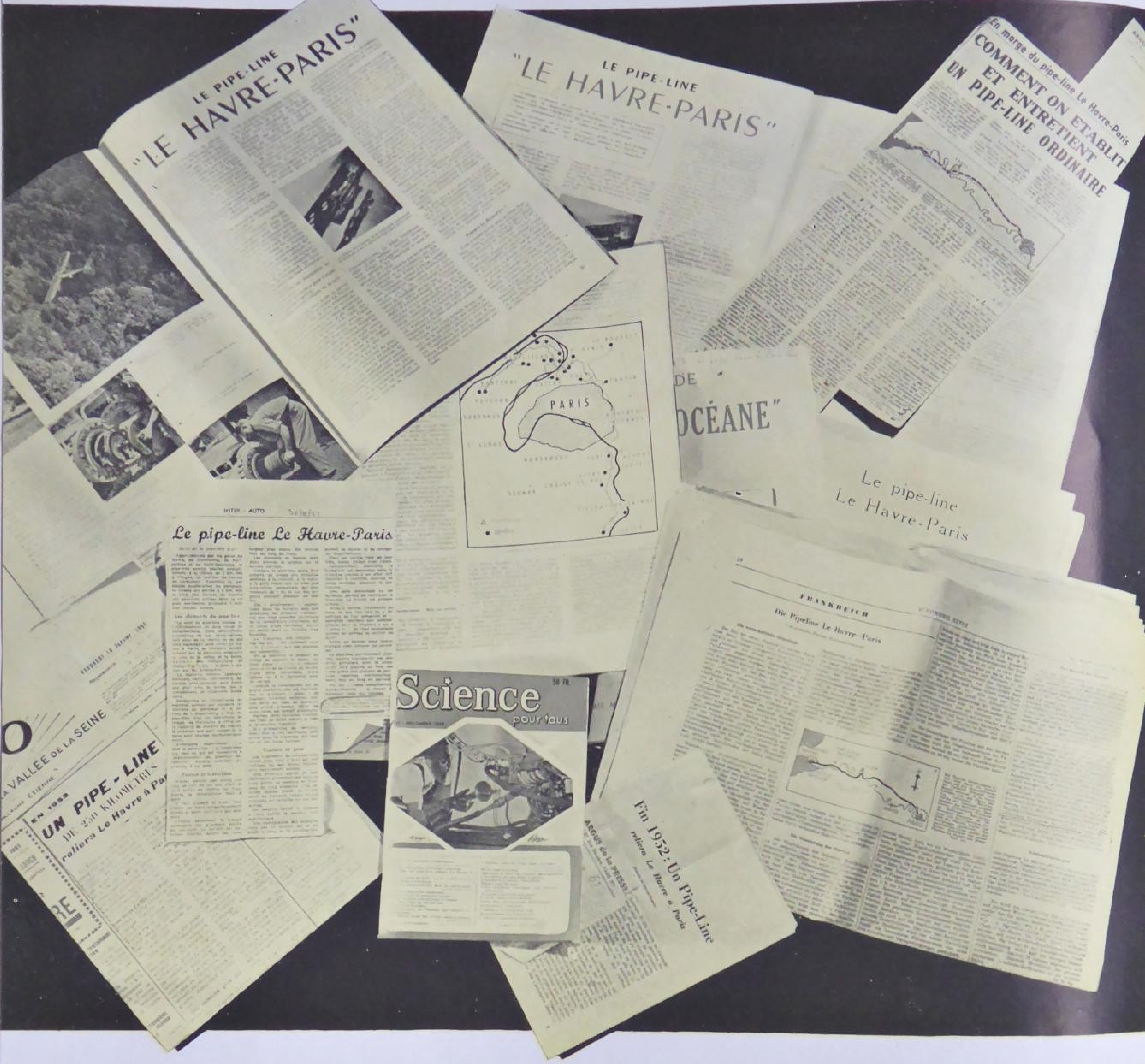
... et la coupe au format exact, au massicot.

Tenue à jour et vérification du fichier-adresses.

Les nouvelles fiches sont insérées dans le fichier.

Chez le « routeur » : encartage à la main d'un « supplément » dans un numéro de la Revue.

On imprime à l'aide de clichés-stencils, noms et adresses sur les enveloppes d'expédition.



Esso REVUE *intéresse-t-elle l'extérieur ?*

La plupart des articles de vulgarisation de l'*Esso Revue*, qui traitent de sujets généraux puisés dans l'industrie du pétrole sont, vous ne l'ignorez pas, publiés dans le magazine *Pétrole Progrès* qui est diffusé à l'extérieur de la Société.

Ainsi, par l'intermédiaire de *Pétrole Progrès*, la voix de l'*Esso Revue* se propage dans les milieux les plus divers : chez l'industriel, chez l'instituteur ou chez le journaliste. Certains numéros sont d'ores et déjà épuisés et parfois un mois après leur parution ; c'est dire l'intérêt que suscite notre industrie ; pour nous, qui consacrons notre travail au « pétrole », les sujets développés nous semblent familiers (s'ils ne le sont pas, c'est une lacune que nous nous efforçons de combler) mais, à l'extérieur, ces mêmes sujets demeurent encore assez... ne disons pas obscurs ni inconnus... mais imprécis ! La presse l'a fort bien compris, les conférenciers et l'enseignement aussi, en somme tous ceux qui ont une mission d'*information* à remplir. Ils préfèrent s'adresser à nous — spécialistes si l'on peut dire — plutôt que d'avoir tout à apprendre d'une industrie aussi complexe et de risquer des erreurs. De plus en plus fréquemment, il est fait appel à la documentation de la S.F.P., à sa photothèque et très souvent même à nos articles qui sont repris —

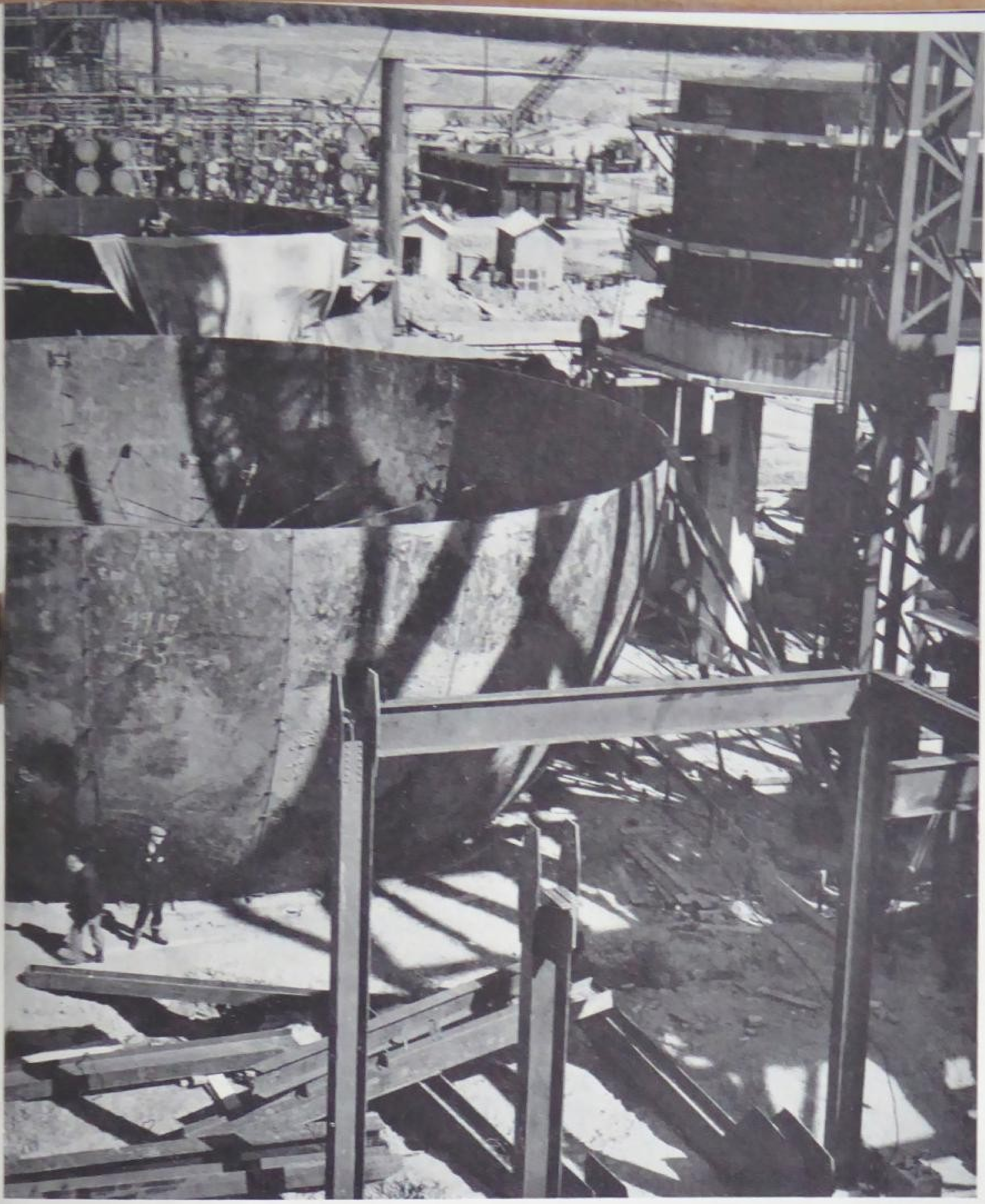
ARTICLES PARUS DANS	SOUS LE TITRE	REPRIS PAR	NOMBRE DE LECTEURS
Pétrole-Progrès n° 1 - Janvier 1950 Esso-Revue n° 27 - Janvier 1950 **39.000** lecteurs	"PAUL-ÉMILE VICTOR"	Le Progrès de Fécamp	6.000
		Grands Raids à l'Aventure (Journ. des Scouts de France)	1.025
		Esso-Air-World, pub. par Esso-Export-Corp. à New-York	12.000
		SOIT	**19.025**
Pétrole-Progrès n° 2 - Avril 1950 Esso-Revue n° 29 - Mars 1950 **39.000** lecteurs	UNE INDUSTRIE VIVANTE	Esso-Magazine, bulletin Esso-Standard Belgique	2.700
		La Cornue, bul. de l'Institut de Chimie de l'Un. de Rennes	1.200
		Auto-Magazine	35.000
		SOIT	**38.900**
Pétrole-Progrès n° 2 - Avril 1950 Esso-Revue n° 30 - Avril 1950 **39.000** lecteurs	DU DIPLODOCUS A L'AUTOMOBILE (1re partie)	L'Osservatore Romano (Cité du Vatican)	60.000
		Point de Vue	125.000
		Activités Nouvelles (Revue marocaine)	30.000
		SOIT	**215.000**
Pétrole-Progrès n° 3 - Juillet 1950 Esso-Revue n° 33 - Juillet 1950 **39.000** lecteurs	MATÉRIEL MODERNE DE FORAGE : DES DERRICKS ROULANTS	Science et Vie ... SOIT	**225.000**
Esso-Revue n° 34 - Août/Sept.1950 **9.000** lecteurs	CE QUE NOUS VERRONS AU PROCHAIN SALON DE L'AUTOMOBILE	Bulletin A. F. C. de la Société Péchiney	2.000
		Bulletin des Cadres de la Régie Renault	6.000
		Provence-Marseille-Auto, org. off. de l'A. C. Marseille	8.500
		SOIT	**16.500**
Pétrole-Progrès n° 4 - Octobre 1950 Esso-Revue n° 37 - Décembre 1950 **39.000** lecteurs	DES RUES PROPRES	Science et Vie	225.000
		La Vie Communale et Départementale	19.500
		SOIT	**244.500**
Pétrole-Progrès n° 4 - Octobre 1950 Esso-Revue n° 36 - Novembre 1950 **39.000** lecteurs	◄— LE PIPE-LINE LE HAVRE-PARIS	Vedette (Revue Ford)	12.000
		L'Echo de Lillebonne et de la Vallée de la Seine	5.000
		La Porte Océane	1.100
		Journal Inter-Auto	35.000
		Usine Nouvelle	37.100
		Le Calfat du Trait	2.200
		Science pour Tous	31.000
		Automobile-Revue (Revue suisse)	35.000
		SOIT	**158.400**
Esso-Revue n° 36 - Novembre 1950 Pétrole-Progrès n° 5 - Janvier 1951 **39.000** lecteurs	UN NOUVEAU ROI EN CAMARGUE, LE RIZ	Ch. de Commerce de Liège Limbourg et Luxembourg	3.000
		Je sais Vendre	8.500
		Détente, bulletin de l'Air Liquide	4.500
		SOIT	**16.000**
Pétrole-Progrès n° 6 - Avril 1951 Esso-Revue n° 37 - Décembre 1950 **39.000** lecteurs	CARBURANTS DE REMPLACEMENT	La Croix	150.000
		Science pour Tous	31.000
		SOIT	**181.000**

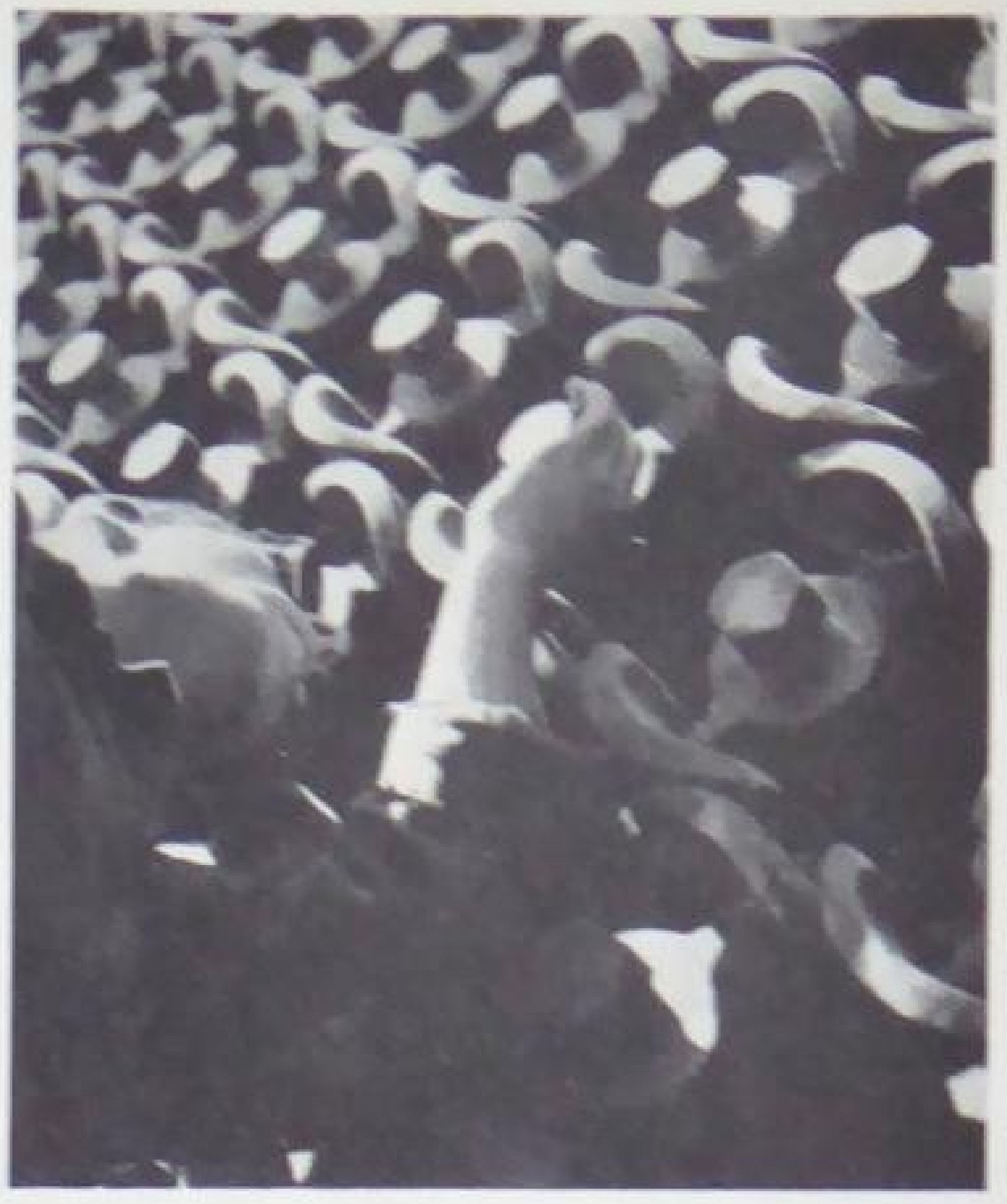
dans leur totalité ou partiellement — et généralement illustrés de leurs photographies, de leurs graphiques ou dessins.

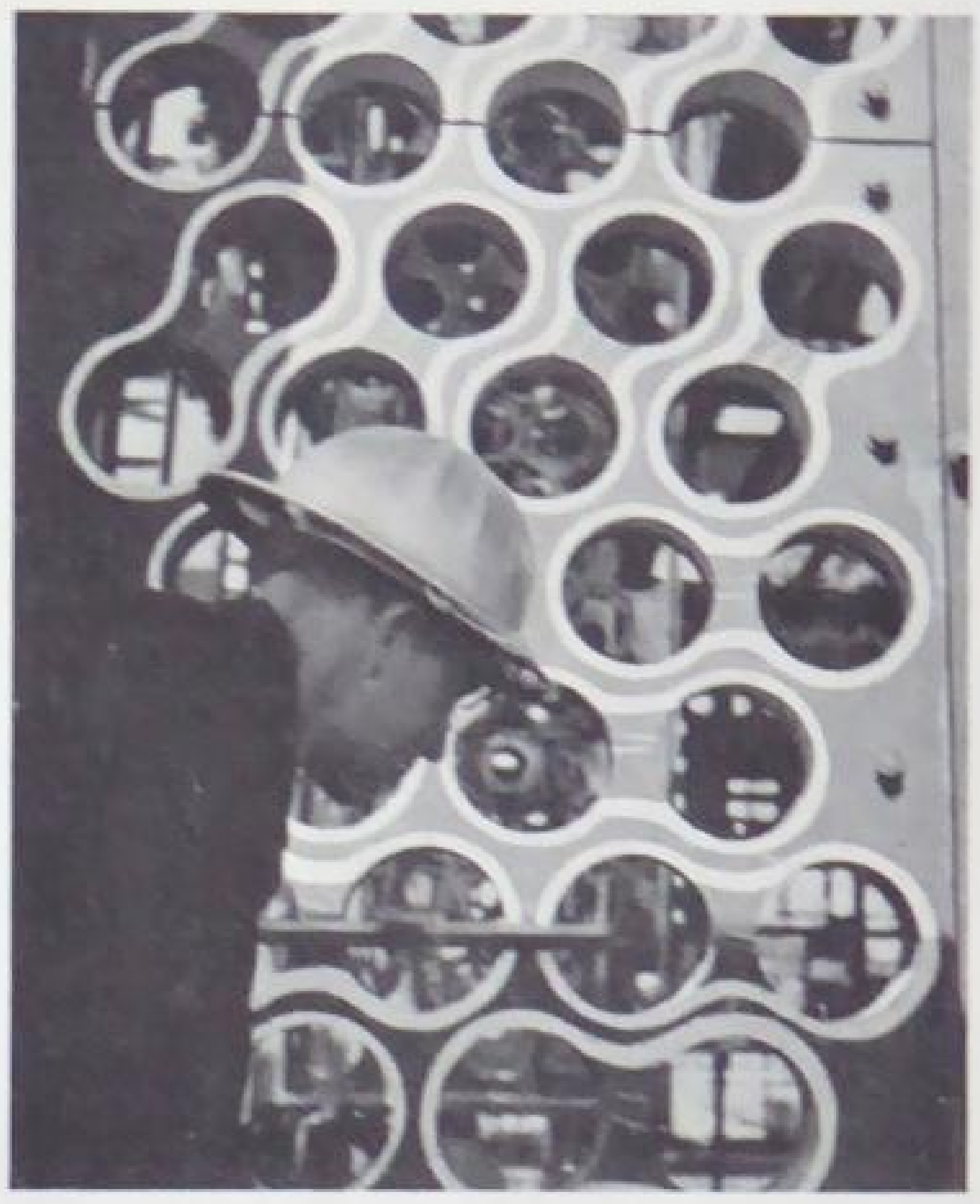
Ainsi, votre *Esso Revue* par ses articles « retransmis » par *Pétrole Progrès*, par d'autres journaux d'entreprise, par la presse technique et par la grande presse, circule à l'extérieur et remplit une vaste tâche d'information dont les quelques exemples ci-dessus pourront vous indiquer l'importance puisque certains de nos articles ont pu ainsi toucher plus de 300.000 lecteurs.

Un journaliste choisit à la photothèque des clichés pour illustrer un article sur le raffinage du pétrole, repris d'Esso Revue (Du Diplodocus à l'Automobile). ►

Construction de la Raffinerie de Fawley : un des monstrueux éléments du " cat-cracker ". (Photo Esso).







(PHOTOS ESSO)

plus facilement exécutées de toutes celles auxquelles la Société avait procédé dans le monde entier. Ils n'ont pas manqué de louer l'habileté et la compétence des ouvriers britanniques qui ont participé aux travaux.

La première phase de la construction fut de dégager et de niveler 180 hectares, de construire des routes provisoires ainsi qu'une centrale et un réseau téléphonique, de poser plusieurs kilomètres de voies ferrées et de forer des puits d'eau.

La deuxième et principale partie comprit l'ensemble des opérations de construction des principales unités de la raffinerie dont la plupart sont de très grandes dimensions. Un exemple typique de la nature et de l'importance de l'équipement utilisé nous est donné par la tour de débutanisation d'une hauteur de 30 mètres et d'un poids de 55 tonnes qui fut transportée en un seul tenant de Southampton par route.

Une autre phase importante de la construction de la raffinerie fut constituée par l'établissement d'un nouveau terminal marin, comportant une jetée de 975 mètres de long permettant d'amarrer quatre navires-citernes au long cours, du type le plus important. Pour réaliser cette jetée, il fallut aménager des pilotis sur un terrain marécageux ainsi qu'une déviation de 1.500 mètres pour atteindre la route et poser de nouveaux pipe-lines destinés à transporter le pétrole brut livré à la raffinerie et les produits finis qui en sortiront.

La tranche suivante des travaux consistera à pourvoir la raffinerie d'installations pour produire des carburants pour tracteurs et des huiles de graissage, ces travaux seront terminés vers 1954. L'on procède également à la construction d'une usine qui, à partir de 1953, produira 12.000 tonnes par an de soufre à 95 % chimiquement pur.

Lorsque la raffinerie de Fawley sera en pleine activité, elle fabriquera toute la gamme des principaux produits pétroliers, à l'exception toutefois de l'essence aviation. Le carburant auto à haut indice d'octane constituera la principale production de Fawley. La raffinerie traitera également d'importants tonnages de Diesel-oil et d'un carburant ressemblant au pétrole lampant qui servira à alimenter les tracteurs dont dispose l'agriculture britannique.

La Grande-Bretagne et l'Irlande constituent le plus grand marché pétrolier du monde après celui des Etats-Unis. Les importations nécessaires à ce marché ont jusqu'à présent plus lourdement éprouvé les réserves en dollars du pays que n'importe quelles autres importations. Aussi la raffinerie va-t-elle contribuer à réduire les dépenses de la Grande-Bretagne en monnaie forte. L'appoint futur de Fawley à l'ensemble de l'économie britannique a déjà eu d'heureuses répercussions puisque c'est en tablant sur ce nouveau potentiel que le gouvernement a supprimé en 1950 le rationnement de l'essence qui était en vigueur depuis 1939.

La nouvelle raffinerie Esso de Fawley représente donc plus qu'une prouesse technique ; elle est appelée à devenir un important élément de la stabilité économique de la Grande-Bretagne.

Discours prononcé par

M. F.W. ABRAMS

PRÉSIDENT DE LA STANDARD OIL COMPANY (NEW JERSEY)

lors de l'inauguration officielle de la nouvelle raffinerie Esso de Fawley le 14 septembre 1951

Il y a exactement trois ans que je n'avais eu le plaisir de rendre visite à mes amis de Grande-Bretagne. Pour qui a comme moi des ascendances britanniques et qui garde en soi une forte admiration pour l'Angleterre, c'est un spectacle encourageant que de voir les progrès réalisés depuis mon dernier voyage en 1948. De ces progrès, nous avons aujourd'hui devant nous un bel exemple.

En promenant notre regard autour de cette estrade, nous pouvons contempler l'impressionnant résultat du labeur d'hommes qui ont accompli ensemble une grande œuvre. Des hommes du Royaume-Uni, de l'Amérique et des pays d'Europe, ont uni leurs efforts pour créer ce maillon essentiel de la chaîne de l'économie pétrolière.

C'est grâce à un effort commun qu'ont été construits ces colonnes d'acier et ce système de conduites qui déjà permettent de transformer en produits utilisables le pétrole brut. Une partie de cet équipement a été conçue et réalisée dans mon pays. Une partie plus importante encore provient du Royaume-Uni. L'assemblage de tous ces éléments confié pour une large part à l'habileté de la main-d'œuvre britannique est maintenant terminé — plusieurs mois plus tôt qu'il n'était prévu.

Je ne pense pas que pareille coopération paraisse extraordinaire à vos compatriotes ou aux miens. Mon pays a été pour une bonne part — et je pense, notamment, à beaucoup de ses industries de base — édifié au début grâce aux investissements britanniques. Chaque matin, à New-York, alors que je me rends à mes occupations en descendant la 5^e Avenue, je passe devant d'attirantes vitrines portant des noms tels que : « Yardley », « Rootes », « Dunhill », « Austin » et « Thomas Cook ». Elles me

M. F.W. Abrams prononce son discours.

permettent de me rendre compte que, même si le capital créé aux Etats-Unis s'est, dans une large mesure, substitué aux capitaux d'origine britannique, les investissements et l'activité commerciale des entreprises britanniques occupent toujours une place de choix aux Etats-Unis.

Aux yeux de beaucoup, le terme « investissements » suscite uniquement l'image de l'argent. Mais, l'exemple de Fawley le montre, il est bien évident que les investissements représentent bien autre chose que des dollars ou des livres sterling. Ils impliquent expérience, prévision, habileté technique, courage et surtout foi. Ce fut la foi en l'avenir de la Grande-Bretagne et de son peuple qui a décidé des investissements qui ont rendu possible la construction de Fawley. Telle fut la conclusion à laquelle nous étions arrivés en nous rendant en Angleterre il y a trois ans.

Aux Etats-Unis, j'occupe une partie de mes loisirs à cultiver des fraisiers. Ce travail, comme tout jardinier du Hampshire vous le dira, est un acte de foi qui est plein d'enseignement. La façon dont pousse le fraisier n'est pas sans évoquer pour moi l'image d'un investissement. La plante lance, en effet, des pousses dans l'espoir de trouver un sol propice où puissent s'enfoncer des racines. Les sociétés agissent sensiblement de la même manière, lorsqu'elles procèdent à des investissements à l'étranger. Elles lancent des « pousses » chargées de leurs connaissances et de leur vitalité, espérant trouver des conditions favorables permettant un nouveau développement.

Mais il existe une importante différence entre un bon investissement et l'association du fraisier au sol. La plante tire sa substance du sol mais n'y apporte rien. Un bon investissement fait plus que cela. Il est non seulement productif, mais encore il enrichit le sol où il s'enracine ; il contribue à la prospérité économique du pays dans lequel il est effectué. Et un bon investissement est celui qui est profitable à la fois à ceux qui le réalisent et à beaucoup d'autres qui en tirent avantage.

D'aucuns nourrissent l'idée que si une partie retire un profit d'une transaction commerciale, c'est sûrement au préjudice de l'autre. Nous avons, quant à nous, une opinion toute opposée. Une véritable coopération internationale ne peut exister, à notre avis, que si les deux parties donnent et profitent. C'est ce que nous attendons de la raffinerie de Fawley. Nous espérons qu'elle donnera aux Britanniques et aux Américains beaucoup plus que chacun d'entre nous n'a donné. Nous sommes, dans une certaine mesure,

comparables aux paysans qui étaient voisins. L'un avait un cheval ; l'autre avait une charrue. Il leur était difficile de prospérer l'un sans l'autre, mais en investissant mutuellement leurs biens, en travaillant dur et de bon cœur, ils réussirent à faire merveille.

Matériel et efforts humains ont contribué à faire de la raffinerie de Fawley un actif élément créateur de l'économie de votre pays. La vie en Grande-Bretagne pourra être maintenant facilitée par cette nouvelle activité. Ne pense-t-on pas que de tels exemples pourraient se répéter pour le plus grand bien de l'ensemble de la collectivité ? Si le courant d'investissements d'un pays à l'autre se développait, partout les hommes et les femmes du monde entier trouveraient en la vie de plus grandes satisfactions. Je suis certain que c'est là un but auquel tendent nos vœux unanimes.

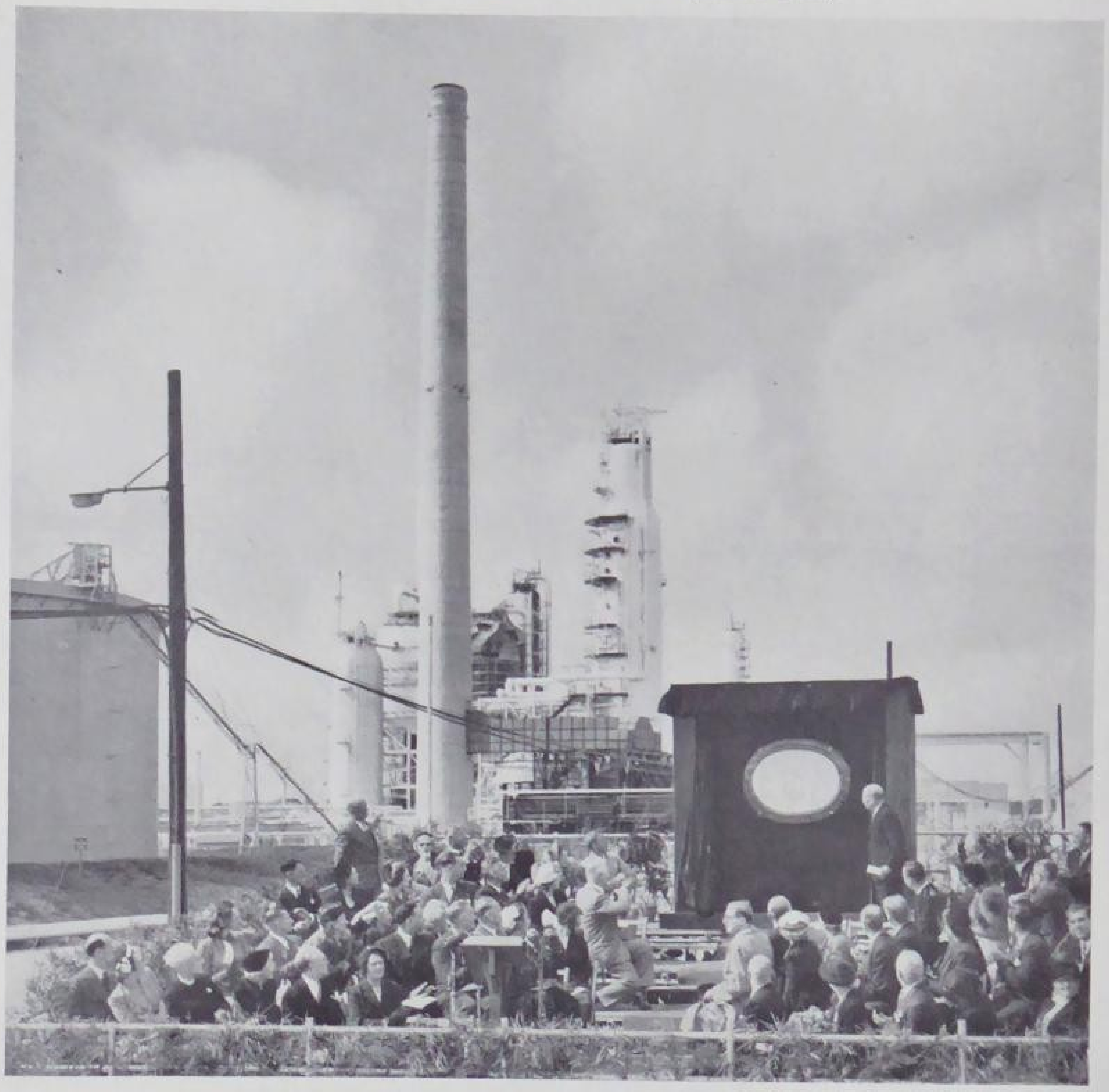
Peut-être conviendrait-il maintenant d'examiner brièvement comment nous pourrions réussir à atteindre ce but. Pour l'industrie pétrolière, au sein de laquelle nos deux pays occupent, depuis de nombreuses années, une place prépondérante, les investissements internationaux revêtent un intérêt tout particulier, car les centres de production du pétrole sont souvent fort éloignés des centres de consommation.

Travaillant sous toutes les latitudes avec de nombreux partenaires, parmi lesquels des gouvernements étrangers, nous devons tenir compte des comportements et des aspirations de peuples très différents. Nous apprenons à connaître quels avantages ils espèrent retirer, à juste titre du reste, des investissements étrangers effectués dans leur pays. Les conditions permettant d'assurer notre santé économique apparaissent également. En d'autres termes, nous apprenons les uns des autres de quelle manière les investissements peuvent procurer de mutuels avantages aux deux parties.

Nous savons, par exemple, que lorsque des hommes venant d'horizons différents unissent leurs efforts en vue de développer une entreprise, celle-ci doit être menée de façon à concourir efficacement au développement de l'économie nationale des pays intéressés. Les ressortissants de ces pays doivent avoir la possibilité d'être initiés à la technique, d'avoir des emplois équitablement rémunérés et de se voir confier des responsabilités de plus en plus grandes. Les produits fabriqués par l'entreprise doivent être vendus à des prix raisonnables. Ils doivent être disponibles dans les pays où ils sont fabriqués, aussi bien que pour l'exportation. Lorsqu'il s'agit de ressources naturelles, celles-ci doivent être mises en valeur avec efficacité et sans perte.

Les ressortissants d'un pays où ont été effectués des investissements ont des droits qui doivent être respectés. En contrepartie, les droits qu'acquièrent ceux

L'auditoire écoute les discours officiels (PHOTOS ESSO).



Le Premier Ministre dévoile la plaque commémorative de l'inauguration.

Départ pour la visite de la Raffinerie. de g. à d.: *M. Sinclair, Président de l'Esso Pétroleum Ltd. M. Attlee et M. R.J. Cole, responsable de la construction.*

Le premier ministre, qui était alors M. Attlee, gagne sa place au banquet officiel servi sous une immense tente, dans l'enceinte même de la Raffinerie.

qui ont effectué des investissements et couru des risques méritent considération. La société à laquelle j'appartiens estime que dans tous les pays où elle exerce une activité, elle doit pouvoir compter sur le respect du droit de propriété qu'elle a acquis ou qu'elle a fait naître par son labeur. En outre, pour que nous puissions utiliser efficacement nos compétences et nos moyens, il importe que nous conservions la direction de l'entreprise.

Le pays dont les ressources naturelles sont développées ou utilisées et les sociétés qui, grâce à leurs investissements, mettent en valeur ces ressources, doivent partager équitablement tous les bénéfices qui résultent de l'activité de l'entreprise dans le pays. Il n'est évidemment pas facile de trouver une formule de partage. Toutefois, en ce qui concerne la mise en valeur des ressources pétrolières que recèlent le sous-sol d'un pays, il semble que l'on s'oriente vers un partage égal des bénéfices entre le pays producteur et la société qui a effectué les investissements nécessaires. C'est là une formule qui, à notre sens, est raisonnable.

Peut-être l'élément le plus important de tous est-il l'établissement de relations confiantes. Les clauses d'un accord sont généralement consignées par écrit. Le contrat indique les conditions auxquelles les parties consentent des droits — de propriété ou autres — ou effectuent à long terme des investissements de capitaux et de connaissances techniques. Il est essentiel que la partie qui effectue des investissements internationaux ait l'assurance que l'autre partie honorera toutes les clauses du contrat.

Evidemment, rien n'empêche de modifier de temps à autre, d'un commun accord, les clauses d'un contrat. Personne, quelle que soit sa sagesse, ne peut prévoir comment évoluera la situation au cours des décades à venir. Mais ces modifications de contrat doivent assurément faire l'objet de discussions et d'accords. Les parties doivent être prêtes à conduire leurs discussions dans le même esprit, avec la même objectivité et la même sincérité qu'elles en avaient fait montre lors de l'accord initial. Une telle attitude exige confiance et respect mutuel. Si nous adhérons en toute sincérité au principe suivant lequel les deux parties doivent bénéficier d'un traitement équitable, le but auquel nous souhaitons arriver pourra, je pense, être atteint. C'est bien le cas de suivre l'enseignement si clair de l'apôtre qui écrivait aux Corinthiens : « La lettre tue, mais l'esprit vivifie. »

Sans ces garanties, qui constituent un minimum, les courants d'investissements à l'étranger des compagnies privées, générateurs de vie, viendront à diminuer progressivement pour se tarir finalement.

Vous avez remarqué que j'ai fait état des sociétés « privées ». Nous sommes chaque jour de plus en plus confirmés dans l'opinion selon laquelle, dans une association internationale, les investissements émanant de groupes privés constituent un encourageant présage de sa réussite. Les rapports entre gouvernement et capitalistes privés tendent à se concentrer sur le plan particulier des affaires ; ils ne sont pas compliqués par les nombreux autres problèmes auxquels doivent faire face les gouvernements. Il en résulte que les difficultés sont souvent plus facilement réglées dans des associations internationales financées par des investissements privés.

C'est à dessein que nous avons utilisé le mot « société » au pluriel. L'expérience, que nous avons acquise, nous a prouvé que c'est dans une atmosphère de concurrence que le progrès se développe le plus favorablement. C'est la coexistence de plusieurs sociétés, répartissant les risques et contribuant toutes, chacune à leur manière, à une accumulation d'expériences et de connaissances, qui donne les meilleurs résultats. Lorsque la concurrence s'exerce de façon vive, elle aiguise l'esprit et tend les muscles. Stimulées par la nécessité de mener à bien leur lutte, les sociétés gagnent de plus en plus en efficacité pour le grand avantage des consommateurs, car la concurrence est essentiellement créatrice.

Nous croyons que les éléments d'investissements internationaux sains et créateurs sont réunis dans cette grande raffinerie de Fawley qui est un exemple concret d'efforts constructifs montrant que chacun de nous a foi en l'avenir de l'autre. Vous pouvez être assurés que l'Esso Petroleum Company et la Standard Oil Company (New Jersey) ne négligeront aucun effort pour que cette raffinerie réalise les espoirs que vous et nous plaçons en elle.

Elle fut construite dans le but d'offrir en plus abondante quantité aux consommateurs des produits de qualité meilleure. Quoi qu'il arrive, nous ferons tout notre possible pour que cet objectif soit toujours atteint.

A l'occasion de l'inauguration de la raffinerie, M. R.-H. Porters, Administrateur de l'Esso Petroleum Company Ltd. et représentant permanent de la S.O.C.O. (N.J.) auprès de la Standard Française des Pétroles, fut interviewé par la B.B.C., chaîne française.

Grâce à sa parfaite connaissance de notre langue, M. R.-H. Porters exposa aux auditeurs les raisons qui avaient conduit à la construction de la nouvelle raffinerie sur le territoire métropolitain britannique, décrivit ses possibilités et tint, en conclusion, à déclarer :

« Je voudrais ajouter, si vous le « permettez, que c'est un plaisir pour « moi de faire remarquer que dans « cette question de raffinage, mon « pays, comme ma Société, se sont « inspirés d'un exemple donné par la « France qui, dès 1928, avait créé sur « son propre sol une industrie de raffi- « nage — politique que l'expérience a « démontré comme étant particulière- « ment avisée. »

◀ *La Raffinerie de Fawley pourra distiller annuellement environ six millions de tonnes de pétrole brut* (PHOTOS ESSO).

IL Y A TRENTE ANS...

... alors que commençait la carrière de notre Directeur Commercial, le jeune stagiaire Georges Wicart s'initiait aux secrets de la pompe à essence avant de devenir représentant et de livrer au « Bidon de 5 litres » une implacable lutte qui devait se prolonger vingt ans durant.

M. Wicart se prête de bonne grâce aux tortures de l'interview !

Tout chez M. Wicart dénote la force, le dynamisme, l'autorité : la stature, le visage aux traits nets, la voix qui « frappe » les mots avec décision. Le geste mesuré, la démarche puissante confirment dès l'abord, au visiteur, l'impression de se trouver en face d'un homme essentiellement d'action dont la lutte a toujours été la raison d'être.

Et lorsque nous lui demandons de faire revivre pour nos lecteurs, à l'occasion de ses trente ans de service, les étapes qui ont marqué sa carrière, nous sentons, dès ses premières paroles, qu'un caractère se dégage avec force. Avec un sourire à la fois amusé et quelque peu nostalgique qui naît de l'évocation du passé, et d'un passé particulièrement prenant, M. Wicart va laisser courir ses pensées et nous confier pendant de longs instants ses souvenirs.

Enfance passée à Lille, études techniques brutalement interrompues par la première guerre mondiale effectuée dans l'infanterie, démobilisation en 1919, avec le grade de lieutenant et de glorieuses décorations (Croix de guerre (trois citations), American Distinguisted Service Cross), Georges Wicart, après la grande tourmente, se retrouve comme des milliers de jeunes Français qui s'interrogent avec inquiétude sur les perspectives d'un avenir singulièrement assombri. Mais, et déjà paraît son goût pour le créatif, notre démobilisé, refusant d'accepter une situation « toute faite » dans l'entreprise familiale, part résolument tenter sa chance en Afrique du Nord et débarque à Alger en quête d'un emploi qui permettra à sa jeune énergie de se donner libre cours.

— Alger me déçut, nous dit-il, la ville était trop civilisée, je cherchais une terre vraiment nouvelle où tout serait à bâtir... Je me mis alors à parcourir l'Afrique du Nord et le hasard fit arrêter ma course à Tunis où j'entrai dans une entreprise spécialisée qui désirait créer une branche dans l'approvisionnement en fournitures industrielles. J'eus la bonne fortune de m'en voir confier la direction. Mes fonctions m'appelèrent à m'occuper entre autres des achats de lubrifiants et je pris ainsi contact avec la Bedford Petroleum Company, dont le siège se trouvait alors Boulevard Haussmann, à Paris.

Notre interlocuteur marque un temps de pose. Les bras appuyés sur son fauteuil, il reste un instant rêveur, peut-être songe-t-il à ce que serait devenue sa vie si le hasard ne l'avait conduit à s'intéresser aux problèmes de lubrification...

— La cordialité de mes rapports avec la Bedford, reprend-il, et l'intérêt de plus en plus grand que je portais à tout ce qui se rapportait aux problèmes du graissage, me poussèrent alors à m'orienter vers l'industrie pétrolière. Je rentrai en France et fus présenté par M. Jacquemard de la Bedford à ses amis de l'Economique.

— Avez-vous éprouvé des difficultés à vous faire engager ?

— De très sérieuses, nous répond en riant M. Wicart. Songez que j'avais postulé à un emploi de représentant. Or, l'Economique qui avait déjà cinq représentants hésitait beaucoup à en engager un sixième. Mais finalement, ma bonne étoile y aidant sans doute, je signai mon contrat le 27 juin 1921. Il me fallut tout d'abord faire un stage dans un des postes d'essence que l'Economique venait d'ouvrir Porte de Courcelles, sur les boulevards extérieurs, les « fortifs » comme on les appelait alors... Pendant plusieurs semaines, je remplis les fonctions de pompiste, me rompant peu à peu aux secrets du métier de détaillant. L'expérience que j'acquis alors devait m'être particulièrement utile car elle me permit de connaître le travail quotidien et les problèmes des vendeurs d'essence que j'eus pour mission de prospecter quand je débutai dans mon emploi de représentant...

— Pourriez-vous nous dire, Monsieur, en quoi consistait alors votre travail ?

— A vrai dire, c'était moins un travail à accomplir qu'une bataille à engager... la bataille du « bidon de 5 litres ». Jusqu'alors, l'essence n'était vendue qu'en emballage et je vous laisse à imaginer toutes les pertes de temps et les difficultés qu'entraînaient ces fameux bidons. Aussi l'Economique avait-elle décidé, pour simplifier les opérations de manutention, de prendre la hardie initiative de faire installer des citernes souterraines d'une capacité allant jusqu'à 6.000 litres, et reliées à des pompes. A l'époque, l'idée était vraiment révolutionnaire. Il fallait, pour la faire accepter, venir à bout des vieilles habitudes, surmonter les craintes d'incendies et d'explosion des usagers, les sarcasmes de la concurrence, l'hostilité des Pouvoirs publics qui ne se montraient guère favorables à cette innovation et, surtout, convaincre les garagistes qu'il était de leur intérêt à long terme de faire construire les fosses destinées à

Devant le poste de Marly, en 1923, un groupe de chefs de secteurs de l'Economique. Autour de M. C.F.J. Johnson, directeur des Ventes (**1**), *actuellement retiré au Canada, on reconnaît notamment M. Serra* (**2**), *qui vient de prendre sa retraite comme chef de secteur de Vernon, M. Gilbert Leenhardt* (**3**), *adjoint au directeur des ventes, M. R. Simonin, chef de région de Reims* (**4**) *et M. Wicart* (**5**).

recevoir ces citernes et dont le prix variait de 4 à 6.000 fr. d'alors, somme qui semblait énorme par rapport aux faibles bénéfices que laissait la vente de l'essence.

A Paris où je m'adressais à des garagistes, la bataille contre le bidon de 5 litres était encore relativement facile, à côté de celle qui devait m'attendre à Melun où j'avais été chargé, l'année suivante, de créer un dépôt. Il me fallut alors tenter de convaincre généralement de petits artisans d'entreprendre ces importantes dépenses dont beaucoup ne comprenaient pas, ou ne voulaient pas comprendre l'utilité. Et vous savez, il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre !

— C'était donc de véritables démarches diplomatiques qu'il vous fallait entreprendre... ?

— Et avec des moyens oh ! combien limités, car l'ironie du sort voulait que, bien que passant de longues heures dans des garages et ne parlant à longueur de journée qu'essence et voiture, je n'eus, pour tout moyen de locomotion, qu'une bicyclette. Et encore, je n'avais pas de bicyclette personnelle et devais me contenter d'en louer une dans les localités d'où j'effectuais mes prospections.

Les partisans des bidons ont résisté longtemps, enchaîne notre interlocuteur, très longtemps même puisque notre société en utilisait encore au début de la dernière guerre et que j'ai fait supprimer les derniers en 1940 seulement.

— En somme, vous avez été jusqu'au bout l'ennemi nº 1 du bidon de 5 litres...

— Mais un ennemi sans rancune, comme vous pouvez le voir !

Et M. Wicart sort de sa poche un trousseau de clefs auquel est suspendu un bidon de 5 litres en argent !

— C'est un ami qui me l'a donné un jour pour me porter bonheur... et m'inspirer dans le travail.

A Melun, M. Wicart ne reste que quelques mois et est promu au début de 1923 au poste d'assistant au directeur de la région parisienne.

— Les services de l'Economique n'occupaient alors que le quatrième étage de l'immeuble du 82 des Champs-Elysées, que se partageaient un Américain célèbre, Mr. Edward Tuck et M. del Alvear, Ambassadeur d'Argentine à Paris qui devait, avant Peron, devenir Président de la République. Les représentants ne disposaient que d'une petite pièce où ils se retrouvaient tous et engageaient de bruyantes discussions, alors que le malheureux M. Lebrun, qui partageait la même salle, essayait, retranché dans son coin, de se boucher les oreilles pour se concentrer sur des documents techniques !

Chaque année, ou presque, M. Wicart se voit attribuer des reponsabilités plus étendues : en juin 1928, chef de la région de Rouen qu'il est chargé de créer ; en novembre de la même année, chef de la région parisienne, un an plus tard, sous-directeur des ventes au siège social ; en octobre 1930, après la fusion avec la Société La Pétroléenne, directeur de la région parisienne, poste qu'il occupera jusqu'en 1935, où il est, avec M. Jayet, nommé directeur des ventes de l'Economique. Après la fusion de l'Economique avec diverses compagnies et, en particulier, la Société André Fils, en 1936, il lui est demandé de réorganiser les services de la région parisienne.

— Nous avons connu une délicate période au moment de l'amalgame des deux sociétés. Que d'écueils à surmonter, d'épineux problèmes à résoudre ! Nous devions en effet nous réorganiser complètement et repartir sur des bases nouvelles pour tous, avec des activités beaucoup plus étendues.

Mais quelle attachante période ! Le centre de la région parisienne était établi à Aubervilliers, rue de la Gare, là où est installé aujourd'hui le Magasin Central. Le grand jour de la semaine était le samedi, le samedi matin où toute l'équipe des vendeurs était réunie. Nous procédions à l'examen détaillé de l'activité de chacun durant la semaine, nous confrontions nos expériences, faisions part de nos suggestions. A l'issue de ces réunions,

je dégageais les idées bonnes à retenir et j'organisais une petite séance de « training ». C'était vraiment une équipe remarquable conclut notre interlocuteur avec une légère émotion dans la voix.

— Et les résultats devaient sans doute confirmer cette belle entente...

— La région parisienne effectuait à elle seule 20 % de l'ensemble des ventes de la société. Et pendant de nombreuses années, nous avons remporté la coupe Esso décernée à la meilleure équipe de vendeurs. La remise de cette coupe donnait lieu à de bien joyeux banquets ! Ah ! ces banquets, s'exclame M. Wicart, une lueur amusée dans le regard...

En 1938, nouvelle organisation de la direction des ventes qui comprend alors deux divisions. M. Kettel prend la direction de la division Nord, M. Wicart celle du Sud. Puis survient 1940 et les sombres années de l'occupation le trouvent à Lyon.

— Les circonstances m'avaient alors appelé à assumer un double rôle, nous rappelle-t-il. Je devais non seulement diriger la division Sud, limitée à la zone dite libre, mais il me fallait également remplir un rôle de liaison entre le siège et nos amis de New-York, car il nous était encore impossible de Lyon de communiquer avec l'Amérique.. Et chaque semaine, je me rendais à Paris, la serviette chargée de précieux documents à qui je devais faire franchir la ligne de démarcation sans toujours satisfaire aux exigences de la censure.

A la Libération, après avoir effectué une mission officielle aux Etats-Unis, au titre du Pool des Carburants, M. Wicart franchit les ultimes étapes de cette ascension qui l'amène, en 1945, au poste de directeur des ventes, en 1946, à celui de directeur des ventes et de l'exploitation et enfin à la direction commerciale de la Société.

Les très lourdes responsabilités qui incombent aujourd'hui à M. Wicart, comptent parmi celles qui sont les plus essentielles à la vie de notre Société puisqu'il est chargé de diriger une activité qui est a l'aboutissement final de tous nos efforts, qui consiste à approvisionner ces centaines de milliers de consommateurs... d'où proviennent nos ressources financières.

La place nous manque malheureusement pour décrire les nombreuses réalisations qui jalonnent la carrière de notre directeur commercial. Nous nous devons cependant de rappeler combien il s'est toujours intéressé et s'intéresse encore personnellement à l'importante chaîne des Esso-Services Stations et combien il a toujours fait pour promouvoir cet esprit « service » qui caractérise notre Société et se manifeste auprès des innombrables clients qui touchent nos différents départements de vente.

Les hautes fonctions dévolues à M. Wicart ne sont cependant pas sans servitudes. Sans parler de l'activité qu'il déploie à l'extérieur, au sein du Rotary Club, notamment, sa lourde tâche ne lui permet pas toujours de maintenir aussi étroitement qu'il le souhaiterait ce contact qui lui tient tant à cœur avec tous les membres de la vaste équipe placée sous ses ordres... comme à Aubervilliers autrefois.

— Voyez-vous, nous confie-t-il en nous montrant le spacieux bureau qu'il occupe au troisième étage de l'immeuble du siège, et en désignant du geste la grande table ovale autour de laquelle il réunit régulièrement ses principaux collaborateurs, voyez-vous, je déplore profondément de ne pas pouvoir passer davantage de temps à me pencher plus directement sur le travail et les problèmes de tous ceux de ma direction.

Si les journées pouvaient être de 48 heures, M. Wicart serait certainement le plus heureux des hommes ! Peut-être pourrait-il alors goûter à des loisirs plus nombreux que ceux qu'il connaît et avoir un peu plus de temps pour se consacrer à son divertissement favori : le golf.

— Le golf est pour moi un grand délassement, nous confie-t-il, et vous savez, ce n'est pas un sport si facile que cela... Il demande de l'endurance et de la précision, et pour prétendre à quelque classe, il faut beaucoup « travailler ». Je n'en ai évidemment guère le temps, aussi, ne serai-je jamais qu'un joueur très moyen. Autrefois, j'aimais bien faire de la voiture, mais j'ai tellement parcouru, dans tous les sens, les routes de France, que maintenant je n'aspire plus, dans mes moments de détente, qu'au calme !

— Et vos vacances, Monsieur, où les passez-vous généralement ?

— A Evian, au bord du lac, dans ce cadre à la fois serein et majestueux, si propice au repos... et au golf. Je reviens du reste d'Evian où j'ai passé plusieurs semaines pour me remettre des fatigues d'une récente opération.

Avant de quitter M. Wicart car, sans que nous nous en apercevions, l'heure passe, nous lui demandons quelles sont, d'après lui, les qualités essentielles de la réussite.

— Vous me posez là une question à laquelle je réponds souvent lorsque je reçois des jeunes... Je leur dit qu'il faut d'abord être certain de bien aimer son métier, car ce que l'on fait sans amour, on le fait sans joie. Je leur conseille de s'interroger aux fins de vérifier si dans la tâche accomplie, ils ont fait appel à tous les éléments de connaissance qu'ils détiennent. Je leur recommande de faire de temps à autre un rapide examen — de conscience en quelque sorte — sur leurs activités de la semaine, ou mieux de la journée qui vient de s'écouler. Je leur rappelle que, pour obtenir des résultats, il faut se perfectionner en profitant, par exemple, de toutes les facilités qu'offrent nos « trainings ». J'attire leur attention, enfin, sur la nécessité qu'il y a de s'organiser, afin que les instants consacrés au travail soient utilisés au mieux. En bref ! amour de son travail, volonté de se perfectionner, souci d'organisation, voici, selon moi, des armes qui dans la vie permettent à chacun de réussir... à condition d'avoir de l'esprit de suite et de l'enthousiasme.

Ce ne sont pas là certes des conseils gratuits, mais bien des recommandations que M. Wicart a mis lui-même chaque jour en pratique au cours de cette attachante carrière débutée à l'ombre d'une pompe à essence et qu'il poursuit aujourd'hui à l'un des postes les plus importants de notre Société avec le même enthousiasme que lorsqu'il battait la campagne de Melun, il y a trente ans, pour convaincre les garagistes de l'intérêt qu'il y avait à abandonner « le bidon de 5 litres ».

Interview de J. RIOLS.

En 1931, entourant M. Wicart, alors directeur de la Région Parisienne, de gauche à droite, MM. Morère, Farge, Filloux, Péniguel et Ponge.

Lumières. Musique. Bouts de nez aplatis contre les vitrines. Yeux arrondis. Trépignements. Je me souviens, oh pas beaucoup..., mais j'essaie de me souvenir de la petite fille que j'étais et que ma mère s'appliquait à gâter. Elle me gâtait du mieux possible ; pourtant son œil était toujours sévère. Je pense que c'était là pudeur, ou amertume de ne pouvoir faire plus.

Nous visitions tous les magasins et nous rentrions fourbues, les oreilles et les pieds gelés, car en ce temps là, il me semble, l'hiver était vraiment l'hiver et les chaussures « montantes », que je détestais tant, pataugeaient dans la neige boueuse. Les marrons craquaient sous nos doigts, marrons que nous achetions à un gros monsieur dont n'apparaissaient, sous les chaudes couvertures, que le nez, les grandes moustaches humides et les mains rouges craquelées.

Je n'ai connu malheureusement que des Noëls parisiens. On chantait encore dans les rues lorsque j'étais une petite fille et dans mon souvenir l'accordéon se mêle aux multiples lumières des grands magasins, aux coups de trompe des automobiles, aux cris des marchands de marrons, à tous les jouets des autres et à ceux que j'aurai. Nous rentrions.

Le petit escalier paraissait encore plus sombre, plus triste, et il sentait un peu mauvais. Je m'asseyais près du « Godin » qui ronflait et je reprenais mes crayons de couleur, pour être plus sage et parce que l'ordre impeccable de la pièce trop petite n'aurait pas résisté à un enfant bruyant.

Alors, je dessinais des arbres de Noël...

Le temps a passé vite, je fais mon apprentissage de maman. Aujourd'hui j'apprends à donner, il paraît que c'est bien difficile, que je dois être très appliquée et que je ne dois pas négliger les conseils de ceux qui savent, moi qui ne sais pas encore.

Sophie 6 mois. Dominique 18 mois, François 2 ans et demi. Aline 5 ans. Quatre petits enfants bien contents, bien vivants et bien occupés. Quatre petits enfants qui jouent, qui jouent...

Et la maman me dit : « Bien manger, bien dormir, respirer à fond et jouer, voilà leur secret à tous les quatre et je vais vous confier l'un des miens : me pencher sur leurs jeux et leurs activités avec beaucoup d'attention : **il faut à mon bonheur des enfants joyeux et attentifs, il faut à mon budget des achats étudiés.** Les jeux de mes petits, voilà un sujet sur lequel je suis intarissable. Regardez **Sophie**... »

Je regarde. Trois boucles, des yeux arrondis par l'effort, un **hochet** qu'elle porte alternativement devant ses yeux puis qu'elle agite frénétiquement près de son oreille. C'est un bon gros hochet de couleur vive, elle le lance de toutes ses forces sur le sol, maman le ramasse avec un sourire, sans commentaire inutile — elle est bien assez fatiguée comme cela — le hochet roule à nouveau aux pieds de maman qui le ramasse et le jeu continue ; maman le ramassera aussi souvent qu'il le faudra, cela fait partie du jeu et Sophie sera bien contente.

« ... Sophie a peu de jouets, le hochet que j'ai choisi léger, c'est un gros anneau que ma fille a bien en mains, qu'elle peut facilement saisir et qui supporte une grosse boule. Je le lui ai donné lorsqu'elle a pour la première fois manifesté le désir de saisir mes doigts et le coin de sa couverture : avant cela était inutile. Rapidement ses deux mains, ses petits pieds, sa bouche ont pris part au jeu, puis le jeune cerveau s'est éveillé. Sophie a compris le sens de ses gestes et de son effort. Elle est également propriétaire d'un chien en toile ciré, mais je préfère le hochet, elle aussi.

Bientôt, je mettrai ma fille dans un parc et j'ajouterai à son hochet quelques **bobines** que j'aurai recouvertes d'une couche de peinture lavable. Lorsqu'elle commencera à pousser ses bobines loin d'elle et à les poursuivre, elle aura sa **première balle. Un trop grand nombre d'objets la troublerait.** A « quatre pattes » Sophie deviendra seul maître du hochet, des animaux de toile cirée, de sa balle. Je pourrai la laisser livrée à elle-même, protégée par son parc, elle saura jouer et s'arrêter lorsqu'elle sera lasse.

Nous allons maintenant rendre visite « au domaine ». Le Domaine c'est notre grande salle à manger que j'ai transformée en pièce à tout faire pour les trois aînés. Là, ils dorment, ils prennent leurs repas, ils jouent. Tout est conçu à leur convenance pour leur plus grande joie et ma plus grande paix. »

Et c'est au tour de **Dominique**..., trapu, aussi large qu'il est haut, gros bonhomme blond toujours très câlin qui se jette immédiatement dans les jambes de sa maman.

« ... Bien qu'il tienne fort bien sur ses pattes, ce gros bonhomme n'a pas encore perdu l'habitude de jouer sur mes genoux. Celui-ci, plus que les autres, a pris un plaisir immense à **nos jeux de doigts.** Vous savez, ces jeux merveilleux où les mains de la maman deviennent tour à tour canard, oiseau, souris ou chien. Je m'efforce en général d'accompagner les mouvements de formules bien rythmées afin de développer simultanément plusieurs sens (la vue, l'ouïe, le toucher). Et je suis bien récompensée lorsque maladroitement il tente de répéter mes bouts de phrase ; il trébuche sur les mots mais saisit parfaitement bien le rythme. Ses jouets ? Les voici : **une balle captive**, des **boules**, des **poupées**.

La « **balle captive de Frœbel** » que l'on trouve dans les maisons de matériel éducatif ; j'aurais d'ailleurs pu la fabriquer moi-même. Pourquoi une balle captive ? Mais tout simplement parce que mon fils est incapable de la récupérer tout seul si elle roule sous un meuble et que

je ne puis continuellement me tenir à quatre pattes, ce que je suis bien obligée de faire avec les **boules de bois**. Nous en avons des pleines et des creuses. Elles roulent, on peut les frapper l'une contre l'autre, c'est merveilleux. Les creuses se composent de deux hémisphères que l'on peut séparer et ensuite essayer sans lassitude de réunir, et lorsque l'on y parvient, quel triomphe. Selon ce que je mets à l'intérieur, elles produisent des bruits différents. Elles servent donc à former l'oreille (perles, grenaille, petits cailloux). Bien entendu, pour empêcher que le contenu puisse s'échapper ou être avalé, je ferme ces boules par une bande de sparadrap. Je vous recommande vivement les boules ; elles peuvent se laver et ne risquent jamais de blesser.

Enfin, les **poupées** que je fabrique moi-même. Pour Dominique qui est encore un tout-petit, il faut une poupée qui puisse tomber à volonté, molle et lavable, et peu coûteuse. Elle doit résister à toutes les manipulations. Je les fabrique avec des mouchoirs, la tête est bourrée de coton hydrophile. Je brode le visage. Et le tout peut bouillir. Je m'efforce à ce qu'elle soit le plus jolie possible. Pour le moment, ni baigneur, ni poupée qui puisse se désarticuler.

Peut-être allez-vous me dire : un petit enfant trouve la pâture un peu partout : laissez-le prendre vos cuillères, ou une casserole ou le passe-thé, ou vos vieilles boîtes de carton, il sera très content. A cela, je réponds, **non** ! Premièrement, il ne sera pas plus content qu'avec ses vrais jouets ; deuxièmement, je ne suis pas une maman tellement patiente et je tiens à éviter toute gronderie injuste, stupide et inutile. C'est plus tard qu'il fera connaissance avec tous les objets usuels, qui risquent d'ailleurs de le blesser.

Lorsque ma fille aînée avait l'âge de Dominique, aucune pièce ne lui était spécialement réservée, mais très rapidement j'ai pris conscience de la nécessité d'un coin personnel. Je le construisais le matin, toujours au même endroit, près d'une fenêtre, en faisant un barrage solide de chaises et de planchettes. Nous l'appelions : la « Maison d'Aline » ; elle était satisfaite et moi paisible.

François, lui, est mon vif argent, un mince petit garçon doré — tignasse raide et nez en trompette. François joue des rôles, il est le train, il roule, il est le chat et me miaule ses réponses. Il préfère encore sa propre compagnie à celle des enfants de son âge, mais il daigne participer aux jeux des plus grands, qu'il ponctue de grands éclats de rire sans toujours bien comprendre ce que les autres lui font faire.

François sait très bien **jouer tout seul** et, je vous assure, à peu de frais. Penchons-nous sur sa **caisse à jouets**. Depuis qu'il sait ranger, il a une caisse. Nous tirons de là, au hasard, une pince à linge, un vieux chiffon, un chariot, des bobines et des bobines, des cubes creux, et une boîte à boutons, les poupées et le livre d'images, un bonhomme à bascule, sa balle. Détaillons d'abord **mes achats** :

1º Le **chariot**. Très important le chariot, il roule, on peut y entasser toute sorte de merveilles et y faire dormir les poupées ;

2º Les **cubes creux** de tailles décroissantes ; ils sont ouverts sur un côté, on les emboîte sans se lasser, on les utilise comme récipients et l'on s'exerce avec beaucoup de maladresse à construire. Le tout-petit construit d'une façon irrégulière et ne sait poser convenablement les éléments les uns sur les autres. Le résultat ne compte pas encore pour lui, mais il l'amuse beaucoup. Ces cubes existent chez tous les bons marchands de jouets, parfois ils sont décorés. Pour mon fils, je les ai choisis en bois de diverses couleurs, mais sans figurines d'aucune sorte. Nous apprenons ainsi tous les deux à reconnaître le rouge, le vert ou le jaune.

3º **Des formes à emboîter**. J'ai choisi une série de petits bonshommes, peut-être ai-je eu tort car mon fils ne les manipule pas encore très bien. J'aurais dû prendre des boules ou des œufs ;

4º **Son bonhomme-bascule**. D'un coup de doigt, ce petit monsieur danse ;

5º **Le livre d'images**. J'ai longuement hésité entre le livre de toile lavable et le livre d'épais carton. J'ai choisi le carton. Je pense que mon fils prendra ainsi plus facilement conscience de la matière et du toucher de ses futurs livres et qu'il saura mieux les respecter.

Bientôt, il aura une **série d'anneaux** de taille décroissante qu'il s'exercera à enfiler sur une épaisse baguette de bois.

Et maintenant mon œuvre. Un **jeu de construction** composé uniquement de bobines et de boîtes de toutes tailles, que j'ai alourdies en les remplissant de grenaille et fermées avec du sparadrap. J'ai joué une fois devant lui et maintenant il se débrouille fort bien.

En outre, François participe avec joie aux travaux du ménage. Il brosse les coussins avec application, essuie les meubles, comme maman. Bien sûr, cela ne m'aide en rien ; mais je pense que je dois le laisser faire avec patience. L'important est qu'il y mette tout son cœur et toutes ses forces. J'en suis quitte pour ramasser ses instruments de travail qu'il sème un peu partout lorsqu'il est las.

Mes enfants sont de petits citadins, aussi dois-je me borner à leur apprendre comment l'on soigne les fleurs ; ils en ont devant leurs fenêtres. Lorsque nous allons au bois, ils ont la permission de plonger leurs mains dans la terre, de toucher les arbres, de ramasser les cailloux ou les feuilles. Les petits aiment saisir le monde de leurs deux mains.

Surtout, ne regardez pas jouer **Aline**, ma petite brune consciencieuse. Depuis l'âge de 3 ans environ — elle en a cinq maintenant — elle joue avec une application émouvante, mais elle n'aime pas qu'on la regarde. Tout cela est très sérieux pour elle. Et si je désire connaître les directions que suit sa pensée, je dois l'observer avec discrétion : ne jamais plaisanter ses activités, son monde merveilleux. Je dois entrer dans le jeu à tous petits pas, sans diriger. Ce que je fais parfois avec bien de la maladresse. Elle ne quitte pas un jeu avant « d'avoir fini », sinon c'est le désespoir. Elle a très vite été pleine d'imagination ; je l'ai vue très, très souvent manipuler des objets imaginaires.

Je ne vous parlerai pas des libres jeux de plein air, ni de ses poupées, ni des objets les accompagnant, ni de ses balles, ni de ses animaux.

Je me bornerai à vous signaler le **matériel éducatif** que j'ai pu très rapidement lui mettre entre les mains, et qui est très sensiblement le même pour les filles que pour les garçons.

Le jeu de construction de Frœbel dont la forme fondamentale est le cube. Toutes les autres formes sont obtenues par le partage du cube. Et je vous assure que les constructions les plus diverses peuvent être exécutées. Je les préfère à tous les autres, car sa simplicité même (formes nues) laisse une plus grande part au développement de l'imagination.

Le jeu d'assemblages (plus féminin) : là on ne construit pas en hauteur, mais sur une surface plate. Cela pose un problème très difficile et très utile à résoudre pour l'enfant. Là encore le matériel de Frœbel est très indiqué.

1º **Plaquettes à juxtaposer**.

2° **Bâtonnets** (de différentes longueurs et de différentes couleurs).

3° **Boutons** (noirs et blancs) auxquels petit à petit ma fille a ajouté, à son gré, des matériaux de fortune (glands, marrons d'Inde, cailloux). Très rapidement, selon son optique, elle a su observer et reproduire : arbres, maisons, personnages, etc. Mais, au début, j'ai dû, bien entendu, suggérer à ma fille le moyen d'utiliser ce jeu nouveau.

Matériel de modelage constitué par de la plastiline ; elle est encore trop petite pour employer la cire. La terre glaise a l'inconvénient de salir et de devoir toujours être tenue au frais. Le modelage est une des occupations qui offre le plus de diversité pour l'enfant et qui aide vraiment, d'une façon décisive, à son développement.

Le papier qui permet les emplois les plus variés :

1° Chiffonnage, qui est une forme de modelage ;

2° Dessins et peinture (cela commence par le griffonnage et continue par le dessin et le coloriage) ;

3° Pliage ;

4° Découpage ;

5° Pliage et découpage combinés (ribambelles, etc.) ;

6° Collage.

Les perles. Plus l'enfant est petit, plus il a de grosses perles.

Le canevas. Je vous recommande très vivement, en ce qui concerne toutes ces occupations, de vous reporter à l'excellent ouvrage de Y. Huber, intitulé **Nouveaux Jeux et Occupations pour les petits** et édité chez Nathan. Ce même éditeur fournit d'ailleurs tout un matériel éducatif bien conçu. Vous pouvez également vous adresser à la Maison Bourrelier, spécialiste de la question enfantine.

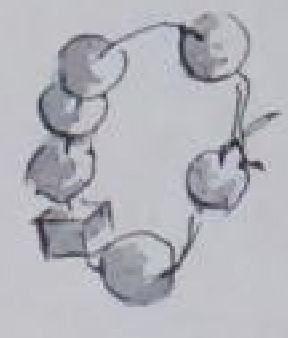
Comme vous le voyez, nous sommes tous très occupés et, croyez-moi, les enfants heureux ne sont pas forcément les plus gâtés. Je m'efforce avant tout d'entretenir la joie chez mes quatre petits.

LA FAÇON DE DONNER

Je m'efforce d'entretenir la joie... Le programme est bien beau, mais je suis, mais nous sommes des adultes, d'irréductibles adultes. Nous allons vous et moi essayer de fabriquer du bonheur, mais attention, attention à la manière !

Nous allons presser notre bourse, choisir le ou les jouets avec amour, préparer la fameuse minute de la découverte, de l'émerveillement et patatras, ce sera peut-être la catastrophe, et ce sera bien dommage.

Bien sûr, nous sommes en mesure de faire un choix judicieux, nous avons de nombreux atouts en mains : il nous a confié son désir, nous l'avons observé lorsqu'il joue, nous connaissons son tempérament, ses goûts. Nous savons donc quels jouets offrir. Mais comment les offrir ?



1° *L'enfant aime à construire sa joie, tout seul.* Le jouet est là, devant lui. Pas de conseils maladroits, « regarde comme cela est beau. Ne le casse « pas, il a sûrement coûté bien cher — on fait comme ceci — on le tient « comme cela — il est neuf, etc...., etc... ». Nous sommes à même, en agissant ainsi, de provoquer une révolte contre l'objet de tant d'attention. Le jouet est là, il est à lui, s'il lui plaît de faire marcher l'ours sur la tête, eh bien, qu'il le fasse marcher sur la tête, et si elle veut nouer autour du cou de la très belle poupée un vieux bout de ficelle...., qu'elle le fasse. *En se comportant ainsi, l'enfant n'a jamais tort, car il va à un moment précis à ce qui le satisfait au maximum ; quelque chose qu'il vient de créer ou qui met en marche son imagination.* Ne manifestons aucune déception s'il délaisse l'objet pour l'emballage. Pas de conseils, c'est jour de fête. Il saura bien demander tout seul de quelle manière fonctionne le train électrique, *son* train électrique.

Ne lui disons pas que le neuf est plus beau que le vieux — il a tellement aimé, il aime tellement le vieux.

2° *Ne soyons pas désillusionnés par l'indifférence apparente de certains enfants devant le cadeau.*

Se détourner signifie parfois éprouver une grande émotion joyeuse. Il arrive qu'un jouet soit donné trop tôt ou trop tard pour l'âge.

Un désir trop longtemps nourri peut déterminer une révolte *fugace* devant un assouvissement tardif.

L'enfant n'a pas encore eu le temps de faire sien un objet tout nouveau.

3° *Pas de martinets à côté du jouet*, si symboliques soient-ils. Nous n'imaginons pas le tourment que nous créons dans le psychisme enfantin, de l'ombre que nous pouvons projeter sur la grande joie.

4° *Pas de cadeaux utiles.*

5° *N'attendons pas forcément un merci bien senti* ; au moment où il reçoit, l'enfant ne réalise pas l'effort financier (dieu merci !), la tendresse du donateur, il ne voit que le jouet. Mais soyons heureux, très heureux, dans un climat familial chaud et détendu.

J. V.

où nous retrouvons M. Voitou dans les salons de l'automobile neuve et d'occasion

Les lecteurs de l' « Esso Revue » se souviennent (peut-être) de M. Voitou, ce monsieur curieux de toutes choses abonné aux collections de « Que Sais-Je... » et de « Pétrole Progrès », qui avait visité en juillet dernier les laboratoires psycho-techniques de la R.A.T.P. M. Voitou, toujours intéressé par les questions de l'automobile — et convoitant en secret l'une de ces merveilles mécaniques — s'est rendu au Salon de l'Auto et nous en a donné (1) la relation que nous publions in extenso, et en lui en laissant toute la responsabilité, bien entendu..!

« ... Cette année, j'ai attendu, avec une impatience toute particulière, l'ouverture du Salon de l'Auto. Je m'explique : privé de ma bonne 5 CV Citroën depuis la guerre (la dernière bien sûr !), j'avais l'intention de faire l'achat d'un nouveau véhicule. Un jour, par de discrètes allusions, j'en avais informé Mme Voitou :

« Les dimanches, nous pourrions aller à la campagne, en forêt... » Puis, je n'avais plus insisté en pensant : « Le Salon la décidera mieux que tous mes discours. »

Je tremblais d'enthousiasme dès l'en-

(1) Un peu tardivement...!

trée, c'est-à-dire dans la file d'attente où, pendant trois quarts d'heure, j'eus tout loisir d'apprendre, dans un journal spécialisé, les caractéristiques des véhicules que j'allais admirer dans un instant. Quel éclat sous la coupole du Grand Palais !... Je ne savais où regarder, où me diriger... tant et tant de merveilles, ici et là, richement présentées... (il y avait une petite Delahaye cabriolet bleu-roi sur ma gauche tout à fait de mon goût ; plus longue que la 5 CV Citroën mais deux places comme elle, le genre de voiture sport que j'aime !

Je me suis dit : « Ne nous égarons pas ; de la méthode, de la méthode avant toute chose : suivons ces rangées de voiture, et étudions-les. »

Mes chers amis, loin de moi l'idée de vous ennuyer par une longue énumération des caractéristiques des voitures que j'ai pu admirer. Vous avez eu tout le loisir de le faire dans la presse spécialisée, ou en visitant vous-même le Salon. Je vous présente simplement mes conclusions :

Tout d'abord les modèles que nous connaissons : chez Renault, la 4 CV rapide, économique, et qui n'est plus à louer, la « Prairie » utilitaire et pratique sous toutes ses formes : commerciale, pick-up, taxi et la « Frégate », élégante touriste qui retient notre attention depuis des mois et dont nous verrons dès les beaux jours les premiers exemplaires de série en circulation. Chez Citroën, la gamme des 2 CV (touriste, camionnette) la fameuse 11 CV légère et la 15 CV six cylindres. Toutes ont fait leur preuve. Je me suis attardé un instant sur la 2 CV que les visiteurs s'amusent toujours à balancer. Mme Voitou ne la trouve pas belle ! Moi, elle m'intéresse, car son prix est assez en rapport avec mes moyens. Citroën n'a pas voulu faire une belle voiture, mais pratique et peu onéreuse. Malheureusement, les délais sont pratiquement illimités ! Avant ma 5 CV Citroën, j'avais une bébé-Peugeot. Quel changement avec la 203 cabriolet décapotable ! Bien que le pare-brise m'ait semblé un peu haut, je me suis risqué à demander des renseignements. Nouvelle déception : délais encore imprécis, un an et demi, deux ans et prix non fixé mais il sera d'environ 700.000 fr. ! L'avantage, me direz-vous, est d'avoir deux ans devant soi pour faire des économies (c'est-à-dire de quoi payer le tiers du prix d'achat). Mais en ce temps-là, quel sera son prix ? Citons encore la Simca huit grand sport, sans songer d'ailleurs à la commander (1.140.000 fr.) et les « Aronde », touriste, break, commerciales. Très jolies voitures mais les mêmes problèmes de livraison et de coût se posent, du moins dans mon cas qui est celui de beaucoup d'entre nous. De déception en déception, j'ai parcouru tous les stands, heureux malgré tout d'apprécier les belles réalisations de nos constructeurs, et de penser que l'automobile française se classe toujours aux premiers rangs des constructions internationales. Quant à moi, je savais que je ne commanderai pas encore ma voiture cette année. Aussi, ai-je continué ma visite en contemplant toutes ces magnifiques Delahaye, Talbot, Salmson, Hotchkiss, Grégoire, Panhard, Comète et Vedette Ford, avec cette même impression que ressent Mme Voitou en « léchant » les vitrines des bijoutiers de la rue de la Paix

Je n'ai pas voulu cependant quitter le Salon sans jeter un regard, par-dessus les épaules des nombreux admirateurs, sur « Le Sabre », cet imposant prototype expérimental où la General Motors a rassemblé tous les derniers perfectionnements de la technique. Le Sabre est une de ces merveilles automobiles que nous propose le progrès : on appuie sur un bouton pour ouvrir la porte, une goutte d'eau suffit pour que la capote se ferme d'elle-même, etc. Je ne m'attarde pas, l'*Esso Revue* a donné une description détaillée du Sabre dans son numéro 40 de mars dernier.

Malgré tout, cette idée d'acheter une voiture me trottait toujours dans la tête ; on parle beaucoup d'une nouvelle 4 CV Rosengart, livrable en trois mois. Je m'en approche. Elle est très jolie, économique, rapide. Voilà ce qu'il me faut !... 660.000 francs... Aïe !

La dernière voiture que j'ai regardée est une 4 CV Rovin, voiture d'enfant pour grandes personnes : 327.000 francs.

Dans ces conditions, je préfère rêver toute ma vie sur la Bugatti dernier cri qui, après tout, ne vaut que trois millions.

Trois millions ! ce que vaudra peut-être bientôt la vieille 5 CV ! Ah, pourquoi l'ai-je vendue... trois mille cinq cents francs ?

Que faire ? Je pensais au Salon de la voiture d'occasion. Mme Voitou accueillit bien entendu mon idée avec étonnement, puis colère.

« ... Une voiture d'occasion, tu n'y songes pas ! on ne sait pas ce que l'on prend, les réparations sont hors de prix, on est toujours en panne... »

« ... Mais notre 5 CV ?... »

Mme Voitou me répond fièrement :

« ... Nous l'avions eue neuve !... »

Par maints détours habiles, je parvins à décider ma compagne à me suivre au parc des expositions à la porte de Versailles. Là au moins, fort de mes connaissances automobiles, je suis certain de faire une affaire. Et je repartirai au volant de ma voiture, sur le champ.

. . . .

... Les points de suspension résument ma visite. On m'a proposé successivement : une 21 CV Ford américaine de 1949, un million ; une Salmson 1937, 400.000 fr. ; une 203 découvrable de 1950, 40.000 km. au compteur, 650.000 ; une Chenard et Walker de 1929, 125.000 francs et une « Aronde » (100 km. au compteur)... non, je n'ose pas dire le prix !...

Enfin, au détour d'une allée, une petite annonce inscrite sur un tableau retient mon attention :

« ... En parfait état de marche, splendide... 2 pneus neufs... 120.000 fr. »

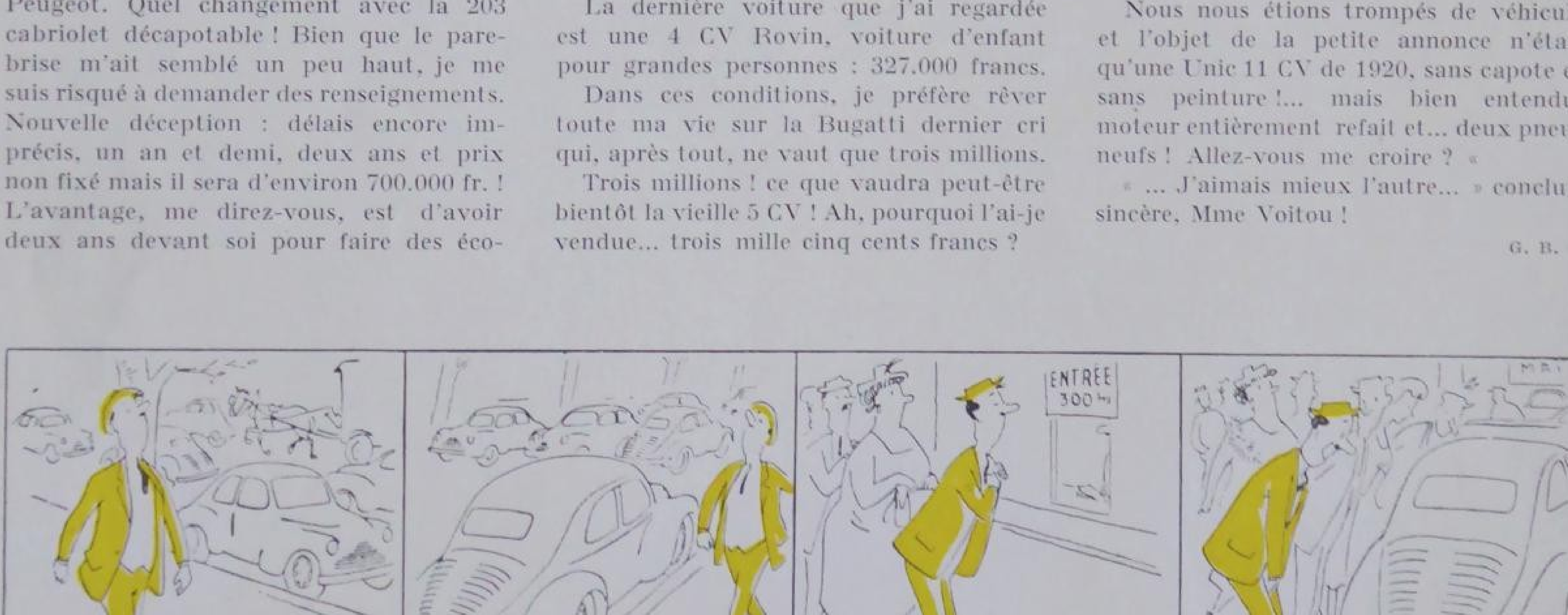
C'était une splendide Studebaker. Mme Voitou, elle-même, ouvre les portes et les referme, appuie son pouce sur les pneus pour vérifier leur gonflage puis s'installe au volant tout en essayant la douceur des coussins. Soudain, en jouant avec toutes les manettes du tableau de bord, Mme Voitou a la stupeur de voir se lever la capote automatiquement. C'est le drame ! Un vendeur arrive, nous interpelle vertement, etc. ! Nous nous expliquons...

« ... Mais Monsieur, 120.000 francs, deux pneus neufs, splendide... »

Nous nous étions trompés de véhicule et l'objet de la petite annonce n'était qu'une Unic 11 CV de 1920, sans capote et sans peinture !... mais bien entendu, moteur entièrement refait et... deux pneus neufs ! Allez-vous me croire ? «

« ... J'aimais mieux l'autre... » conclut, sincère, Mme Voitou !

G. B.



Extrait de " L'ACTION AUTOMOBILE ".

LES BONNES IDÉES PAIENT

un défi rapidement relevé

Bravo, la D.S.O. ! M. Claude Lavinal reçoit des mains de M. Armand, directeur de la Division Sud-Ouest, son chèque de cinquante mille francs et la lettre de M. Scheer qui le félicite.

Une curieuse coïncidence a permis qu'à fin septembre arrivent, le même jour, à Bordeaux :

— les *Esso-Revue* d'août-septembre informant chacun qu'une prime de 40.000 francs était venue récompenser la suggestion de l'un de nos collègues de Port-Jérôme, et que l'importance de cette prime constituait un record à battre :

— un pli du Comité des Suggestions informant le Directeur de la D.S.O., qu'une prime de **Cinquante mille francs** était attribuée à l'un de ses employés de Bordeaux :

M. CLAUDE LAVINAL
pour sa suggestion n° 657
François-Dominique-Jean

préconisant d'apporter des modifications aux instructions concernant la détermination de l'échéance des traites.

Peu de jours après, en présence des Adjoints de la Division, du Chef Comptable, de son Chef de Section et du Secrétaire du Comité d'Etablissement, M. Armand, Directeur de la D.S.O., remettait à l'heureux bénéficiaire la lettre de M. Scheer et le chèque, en y joignant ses amicales félicitations.

C'est la deuxième prime que reçoit M. Claude Lavinal (la première était de 6.000 francs), et il lui fut souhaité de conserver le même coefficient de progression pour la troisième.

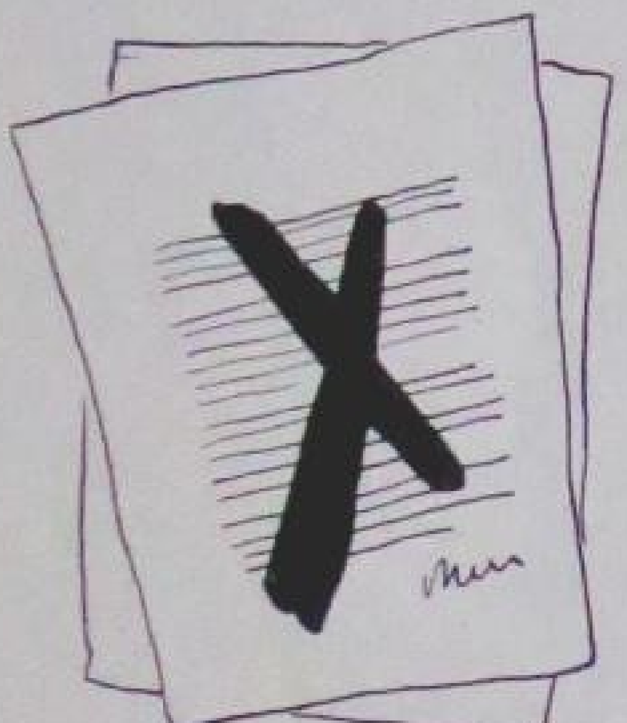
M. Claude Lavinal, entré à notre Société en octobre 1946, est actuellement employé qualifié à la Section Comptabilité Générale Clients, de Bordeaux.

Au cours du champagne d'honneur qui suivait cette petite cérémonie, furent également remises deux lettres de félicitations :

— l'une à M. Magnon, de la Section Machines Electro-Comptables, pour deux suggestions ;

— l'autre à M. Gombeau, de la Section Comptabilité Stocks-Ventes, client assidu du Comité des Suggestions, puisque cette lettre lui était remise pour sa troisième suggestion depuis le début de l'année, les deux premières ayant d'ailleurs été primées.

Voici donc un nouveau record à battre ! et nous souhaitons qu'il soit aussi rapidement dépassé que le précédent.



Parlons un peu des suggestions... rejetées

Il a été constaté que pour 100 suggestions rejetées il y a en moyenne 80 auteurs qui ne font rien pour savoir « POURQUOI ILS ONT ECHOUÉ... ». 80 % qui capitulent devant la dernière et la plus simple des phases du plan : celle qui consiste à aller trouver son chef direct pour lui demander « CE QUI NE COLLAIT PAS... », dans l'idée proposée.

En général, l'auteur d'une suggestion est persuadé que grâce à l'amélioration qu'il propose, une économie plus ou moins importante sera réalisée. Pour établir sa suggestion, il lui a fallu surmonter certaines difficultés (plan, brouillon, croquis, etc.) et ceci amène à supposer que l'auteur attache — ce qui est normal — une importance réelle à son idée et qu'il attend avec impatience la décision du Comité.

Or, lorsque celle-ci s'avère contraire à son espoir, dans la majeure partie des cas, il ne se manifeste pas. POURQUOI ? Sans doute d'excellentes raisons — excellentes en apparence — poussent les intéressés à rester dans l'obscurité. Déception... ? Amertume... ? Découragement... ?

Vous qui vous êtes trouvé devant « l'avis de rejet » qui faisait écrouler en vous l'espoir suscité par tout un travail de réflexion, d'étude, de recherches.

Vous qui pensiez apporter votre contribution à :

— l'amélioration des conditions de travail ou de sécurité ;
— une meilleure utilisation du matériel et des documents ;
— une réduction des prix de revient ;

ne restez pas sur une fâcheuse impression. Allez au fond des choses !

Questionnez donc votre chef direct qui est là pour vous donner — et vous donnera — toutes les explications ayant motivé le rejet :

Il se peut en effet que vous n'ayez pas eu en mains tous les éléments du problème que vous avez traité.

Ou bien que dans la sphère où vous agissez, votre idée pouvait être séduisante, mais les répercussions, quelquefois lointaines, de son application font qu'elle n'a pu être retenue.

Cet anonymat qui vous est garanti par le règlement du plan *vous seul pouvez le dévoiler*. S'il ne faut pas que vous restiez sur l'impression que justice ne vous a pas été rendue, vos amis qui siègent au Comité des Suggestions qui procèdent en toute conscience à l'examen de vos propositions, sont de leur côté très désireux d'acquérir la certitude que leur « verdict » a été bien compris. Or, comment serait-il compris quand vous ne connaissez pas le motif du rejet ?

... De plus une demande d'explications permettra parfois à ceux dont la suggestion était peut-être incomplète ou insuffisamment explicitée de mettre au point une nouvelle proposition dont la forme pourra alors être retenue.

Soyez donc constructifs en échafaudant vos succès futurs sur la connaissance exacte de ce qui vous a fait échouer une première fois.

Maintenant, si c'est par timidité que vous restez dans l'ombre, nous ne pouvons rien pour vous ! en pareille matière, « il faut prendre sur soi » !

nouvelles brèves...

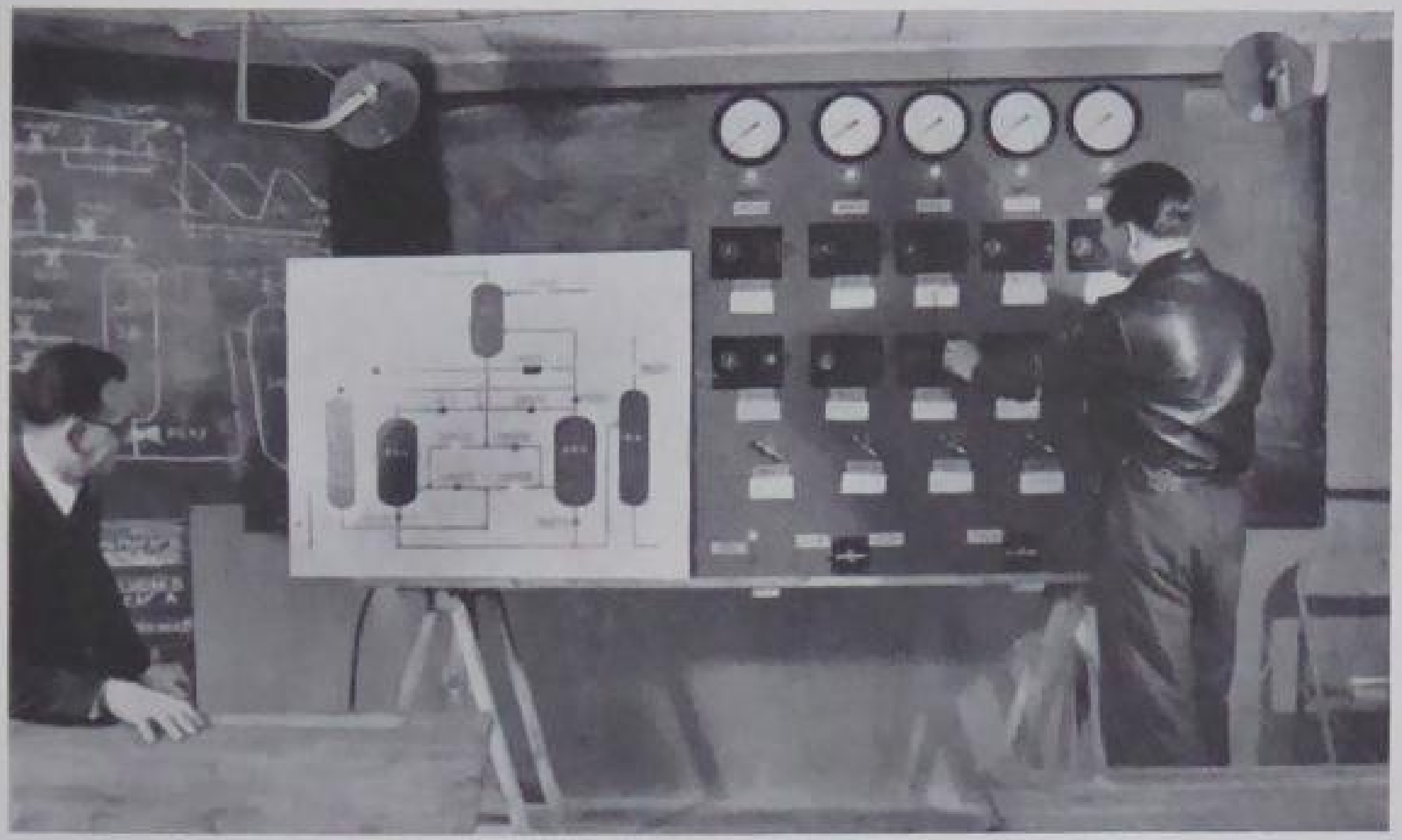
PORT-JEROME

FORMATION PROFESSIONNELLE A LA RAFFINERIE DE PORT-JÉROME NOUVELLE UNITÉ DE DÉPARAFFINAGE DES HUILES AU PROPANE.

Un training spécialisé, groupant 30 participants et s'étendant sur une période de un mois, a été organisé en vue de former le personnel qui sera chargé de la conduite de la nouvelle unité de déparaffinage des huiles au propane.

Le programme de ce training comportait des cours techniques sur :

— La théorie du déparaffinage des huiles au propane ;



Reproduction du tableau de contrôle (PHOTO CORDIER).

— La description des appareils et des lignes ;

— La conduite de l'unité.

Les cours techniques ont été complétés par des cours de physique, illustrés des expériences classiques de démonstration.

Ces cours techniques ont été donnés dans la salle de classe de l'Ecole d'Apprentissage de la Raffinerie et les cours de physique ont été donnés au Collège de Lillebonne par un professeur de cet établissement.

Parallèlement à ces cours, les participants se rendaient sur l'unité où, sous la conduite de moniteurs, il leur était possible de concrétiser les enseignements théoriques qu'ils avaient reçu en salle.

La photographie ci-dessus prise dans la salle de classe de l'Ecole d'Apprentissage de la Raffinerie, montre un opérateur apprenant à conduire une partie particulièrement délicate de l'unité sur une reproduction partielle du tableau de contrôle.

Cette reproduction a été réalisée aux cotes réelles par les soins de la raffinerie ; elle permet un entraînement faisant acquérir une habitude, une rapidité et une précision de gestes qui resteront les mêmes, lorsqu'il s'agira de passer réellement à la pratique.

Sur la partie gauche de la photographie on peut voir un tableau lumineux, commandé par un mouvement d'horlogerie, destiné à « imager » les différentes phase de l'opération.

PÉRIGUEUX

MISE EN SERVICE D'UN NOUVEAU DÉPOT

Le dépôt nouvellement construit de Périgueux a été mis en service le 20 septembre. Il comporte six réservoirs représentant une capacité de stockage de 270 mètres cubes, et distribue en vrac les produits courants : carburant auto, supercarburant, gas-oil, fuel-oil domestique et fuel-oil léger. Le création de ce dépôt, alimenté par camions gros porteurs, complète notre système de distribution et permettra le développement de nos ventes dans la région environnante.

PARIS

Nous avons reçu la lettre suivante d'une correspondante assidue de l'*Esso Revue* :

« Je vous signale, à toutes fins utiles, que le *Figaro Littéraire* du 8 septembre 1951, cite, entre autres « fantaisies » de copies de candidats au bac, la phrase suivante :

(A propos de Néron menaçant Agrippine)

Il parle de la « recrue d'essence » prochaine de ses crimes.

Sans doute ce candidat est-il abonné à *Pétrole Progrès* — en tout cas, il « pense pétrole »... Souhaitons que ses examinateurs en fassent autant... D.M.K.

Nos plus vifs remerciements à Mademoiselle D.M.K.

Dans le but de rendre service à ses lecteurs, Esso Revue ouvrira prochainement dans ses colonnes une rubrique " Petites annonces de logement ". Prière d'adresser au plus tôt à la rédaction de la revue le texte de vos offres et demandes d'ACHAT, VENTE, LOCATION et ÉCHANGE de logements, Paris et Province. Rédigez vos textes avec précision ; merci.

nouvelles scientifiques

Une anticipation française du chemin de fer supersonique.

Une piste supersonique pour l'étude des appareils et des formes soumis à des vitesses supersoniques fonctionne à Bourges, dans le département du Cher. Cette réalisation française a été qualifiée, par le rédacteur scientifique du magazine américain « News Week » plus économique et sous bien des rapports plus ingénieuse que sa contre-partie américaine fonctionnant à la base aérienne de Munroe dans le désert de Californie. La fusée sur piste des Américains pèse 700 kilogrammes environ.

Le docteur Jean Muntz qui dirige le centre de recherches de l'Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques considère que son appareil vient seulement d'être mis au point, mais qu'il peut à partir d'aujourd'hui envisager une série d'expériences qui s'échelonneront sur trois ans.

Les rails, sur lesquels la fusée se déplace à une vitesse de pointe de 1.300 kilomètres/heure, ainsi que le reste de cette installation, sont ajustés au dix millième ce qui rend cet instrument plus précis qu'une petite montre de dame.

L'élément le plus remarquable du chariot réalisé par ce physicien de 43 ans est le « frein-fusée » qui permet au chariot d'atteindre la vitesse de 1.300 kilomètres/heure et de s'arrêter sur un parcours total de moins de 700 mètres. Il est très difficile d'étudier le comportement d'appareils à des vitesses supersoniques dans un tunnel de ventilation, car les ondes de choc se répercutent et troublent nettement les résultats d'ensemble. Le chariot-fusée utilisé à Bourges est muni d'une sorte de mât, à l'avant duquel on accroche les instruments soumis à l'expérience. Des appareils de mesure extrêmement précis fonctionnant électriquement enregistrent et mesurent toutes les forces qui affectent les objets soumis à l'expérience. De plus, des appareils photographiques à grande rapidité d'obturation sont actionnés le long de la piste. Enfin, à l'arrière du chariot-fusée, se trouve un appareil enregistreur.

Ce tuyau de poêle monté sur patins glissant sur des rails surélevés par rapport au sol et fonctionnant depuis 1947 peut être considéré comme une anticipation du chemin de fer supersonique, bien que le physicien Muntz fasse remarquer que dans les conditions actuelles tout passager qui voudrait chevaucher son chariot-fusée serait réduit en miettes.

A la maison, comme à l'usine, un échafaudage de fortune n'est bien souvent qu'un échafaudage de mauvaise fortune : ne l'oubliez jamais !

Un « projecteur d'étoiles » géant (deux mille kilogrammes) va être installé au planétarium de San-Francisco.

Les Américains sont en train de construire, avec les lentilles et les instruments optique des surplus de guerre, un énorme « planétarium » qui pèsera deux tonnes (rappelons que les planétaria sont des appareils spécialement étudiés pour reconstituer par projection — en quelque sorte de façon synthétique — certaines parties de l'univers céleste : étoiles, soleils, planètes, etc... Ils permettent ainsi aux astronomes d'étudier leur mécanisme « en chambre »).

L'énorme projecteur d'étoiles aura la forme d'une altère. Il sera bâti sur le modèle des projecteurs Zeiss, fabriqués en Allemagne avant la guerre, et dont une demi-douzaine environ sont déjà utilisés par des planétaria de divers états américains.

Le nouvel appareil sera installé au panétarium Morrisson, dans une aile d'un bâtiment actuellement en construction au Golden State Park de l'Académie des Sciences à San Francisco.

Seules les étoiles et les planètes visibles à l'œil nu pourront être étudiée par l'énorme instrument qui est, en fait, un projecteur composé : il comprendra en effet trente-deux projecteurs plus petits qui tracent sur le dôme du planétarium l'image des étoiles à étudier. Deux autres groupes de projecteurs sont utilisés conjointement pour figurer les mouvements des planètes, de la lune, du soleil et de la terre.

Les trous qui représentent les étoiles sont percés dans de larges disques de verre, recouverts d'une fine couche d'aluminium.

Les projecteurs du modèle Zeiss sont de beaucoup les plus efficaces pour reproduire artificiellement la carte du ciel et les mouvements des astres qui le peuplent.

Mais à côté de ces gros instruments, d'une parfaite précision, destinés à faciliter l'étude du ciel aux spécialistes, il existe de petits projecteurs, réservés à l'usage universitaire, les « Spitz planétarium » qui « amènent les étoiles dans les salles de classe », selon l'expression de l'inventeur de ces appareils, M. Armand N. Spitz, astronome du Felds Planétarium et directeur de l'Institut Franklin de Philadelphie. Ces planétaria-miniature, destinés à l'usage privé ou scolaire, qui ne pèsent pas plus de douze kilogrammes et sont d'un prix parfaitement abordable, permettent de reconstituer divers phénomènes astronomiques : comètes, météores, éclipses du soleil et de la lune, etc...

En Angleterre, en dix ans le moteur à réaction a décuplé sa puissance.

Il y a eu dix ans le 15 mai, un petit avion vert et marron prenait l'air à Cranwell, dans le Comté de Lincoln et fit un vol de dix-sept minutes ; le premier avion à réaction britannique était né. Ce vol historique eut lieu en présence de Sir Franck Whittle, maintenant maréchal de l'air, qui, dès 1928, avait prévu les possibilités des moteurs à réaction et qui, par son enthousiasme et son audace, plaça l'aéronautique britannique au premier rang dans ce domaine.

En dix ans, les avions à réaction ont fait des progrès considérables. La puissance des moteurs à turboréaction a décuplé et leur consommation a été réduite d'un tiers ; la vitesse qu'ils peuvent fournir a augmenté de 300 % et leur plafond de vol s'est considérablement élevé. Les modèles de moteurs les plus perfectionnés sont des réacteurs de fabrication britannique : le Rolls Royce « Avon », utilisé pour le bombardier léger « Canberra », et le Armstrong Siddeley « Sapphire », ayant tous deux une poussée statique de l'ordre de 3.500 kilogrammes.

250.000 souris luttent contre les maladies du bétail.

Une colonie de 10.000 souris blanches des Laboratoires Vétérinaires de Onderstepoort (Afrique du Sud) fournissent annuellement 250.000 souris qui servent à expérimenter les vaccins. Les quatre grandes chambres d'élevage sont pleines, jusqu'au plafond, d'une multitude de petites boîtes d'aluminium contenant chacune une unité familiale, soit un mâle et deux femelles.

Ces boîtes sont à l'épreuve des chats, et les quelques rares félins domestiques d'Onderstepoort ont depuis longtemps renoncé à s'y attaquer. Au cours des trois derniers mois, 80.000 souris ont été utilisées par les laboratoires pour la production de vaccins contre les maladies chevalines ainsi que pour l'expérimentation de ces mêmes vaccins.

Il naît en moyenne 4.000 souriceaux par semaine, et chaque femelle fait une cinquantaine de petits par an. Leur période de gestation est de 19 jours, et leurs portées sont parfois de 14 petits. La durée de vie moyenne des souris est de 12 mois ; la colonie est donc entièrement renouvelée au bout d'un an.

Tous les 15 jours on stérilise les cages, et le foin qui les garnit est renouvelé deux fois par semaine. Les souris mangent plus de dix tonnes d'aliments spéciaux par mois.

La disposition des sièges face à l'arrière sur les avions de transport

Deux graves accidents survenus récemment à deux avions de transport de la Royal Air Force, ont apporté une preuve décisive de l'efficacité, en cas d'atterrissage forcé, de la disposition des sièges face à l'arrière. Dans le premier accident, les quatre membres de l'équipage, faisant naturellement face à l'avant, ont été tués, les 29 passagers faisant face à l'arrière sont demeurés indemnes. Dans le deuxième accident (avion plaqué au sol par une tempête de neige et totalement détruit) sur 22 occupants, un seul a été tué et 4 blessés. La Royal Air Force, dont les spécialistes étudient la question depuis longtemps déjà, vient d'opter définitivement pour la disposition face à l'arrière des passagers et le Military Air Transport Service (américain) est sur le point de s'engager dans la même voie.

Le Bulletin de l'Institut Français du Transport Aérien donne, à ce sujet, les indications suivantes :

Le siège capitonné à structure métallique des avions de transport civils permet, grâce à la ceinture de sécurité dont il est muni et dont l'ajustement est imposé aux passagers lors du décollage et de l'atterrissage, de résister à une décélération de 6 g. (1) taux fixé internationalement. Mais ce taux est largement dépassé par l'atterrissage brutal d'un avion rapide et, dans ce cas, il est fréquent que la pression de la ceinture sur l'abdomen cause aux passagers des lésions internes ou que leur tête soit violemment projetée contre le dossier placé devant eux. Des essais effectués tant en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis, ont démontré que lorsque le passager est assis face à l'arrière, il peut supporter sans dommage des décélérations trois à quatre fois supérieures.

Les compagnies de transports aériens hésitent à s'engager dans cette voie, craignant que cette innovation soit mal accueillie par leur clientèle, mais on fait observer que si certains voyageurs supportent malaisément de voyager en chemin de fer en sens inverse de la marche, cette gêne est surtout l'effet de la proximité des premiers plans, ce qui, dans le cas du transport aérien, ne se manifeste que durant les quelques secondes de la période de décollage et d'atterrissage. Le Transport Command britannique a établi un référendum à ce sujet et sur plusieurs centaines de passagers militaires interrogés, 75 % ont répondu qu'ils préféraient voyager face à l'arrière. Il est probable que la question sera posée sur le plan international lors d'une des prochaines sessions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par les autorités responsables britanniques, qui se proposent de recommander que le montage des sièges face à l'arrière pour tous les avions transportant plus de six passagers soit admis comme standard international.

S.I.S.

(1) C'est-à-dire six fois l'action de la pesanteur, soit 59 m. 04 par seconde.

Revue de la Presse

L'ARCHITECTE DES ALLUMETTES

Après l'Autriche, la Belgique, l'Italie et la Suisse, Milo Beral a commencé sa tournée triomphale en France. Du 13 au 18 septembre il a exposé ses œuvres à la salle Delesse, à Merlebach.

Trois d'entre elles, les principales, sont construites au moyen de bois d'allumettes. Une Tour Eiffel, une pagode chinoise et la reproduction de l'imposant gratte-ciel, l'Hôtel Métropole à Lausanne.

A l'intention de ses lecteurs, Mineurs de France *est allé recueillir auprès du célèbre artiste lausannois quelques renseignements sur l'histoire de ses œuvres. Milo Beral s'est soumis avec la meilleure grâce du monde aux formalités de la classique « interview ».*

LA TOUR EIFFEL

Avec 54.700 allumettes assemblées au cours de 5.470 heures de travail, Milo Beral a réalisé une reproduction de 14 kilos au 1/200 de la Tour Eiffel. Rien ne manque, ni l'ascenseur, ni le restaurant, ni les jeux de lumière des grands jours. Cela représente six années de travail solitaire au fond du petit atelier lausannois.

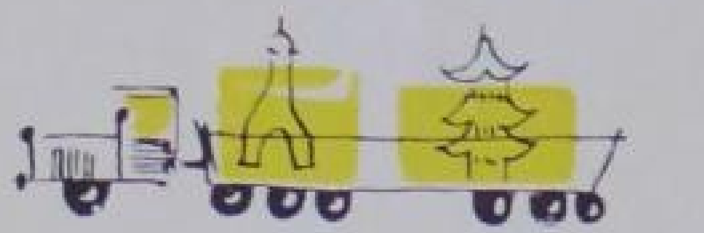
LA PAGODE CHINOISE

Passionné d'art chinois, Milo Beral a rassemblé tous les ouvrages, tous les documents trouvés sur la question. Une reproduction au 1/100 de la grande pagode de Pékin doit naître de cette étude. Actuellement, seule une pagode d'aile est terminée. Elle n'a pas demandé moins de 113.000 allumettes. Le rêve de l'artiste est de pouvoir placer cette pagode d'aile à sa place naturelle, c'est-à-dire réaliser le temple central, haut de sept étages et lui adjoindre une seconde pagode d'aile. Sur le tout il « jettera » ensuite le feu de fontaines lumineuses commandées par les touches d'un piano. Grâce à des projecteurs et des centaines de lampes minuscules disséminées dans tout l'édifice (les fils électriques traversent l'intérieur des allumettes !), Milo Beral peut faire admirer, par une savante graduation des éclairages, un lever de soleil sur la pagode.

On revient vraiment ébloui de ce voyage en pays chinois.

LE « MÉTROPOLE » DE LAUSANNE

Natif de Lausanne, notre artiste n'a pas oublié sa bonne ville. La preuve en est cette maquette au 1/75 du Métropole, le gratte-ciel, orgueil de Lausanne. 310.000 allumettes ont été assemblées au cours de 8.470 heures



de travail. Le Métropole est maintenant fidèlement reproduit sous nos yeux avec ses bâtiments, sa tour, ses magasins, les 804 fenêtres de ses 14 étages et sa salle de spectacles souterraine de 1.400 places où, reflétées par des glaces et guidées par la musique, dansent, en mesure, deux poupées (d'allumettes évidemment). Un système permet d'escamoter les décors pour abaisser un écran sur lequel se projette un film sonore.

L'artiste a tout prévu, jusqu'au moindre petit détail. Pour ses déplacements, il a agencé lui-même un camion doté de solides suspensions. Il y arrime ses caisses tapissées de matière isolante pour maintenir ses ouvrages à température constante. Ainsi il s'en va à travers le monde.

A chaque étape, toutes œuvres exposées, Milo Beral s'assied derrière son tableau aux 55 manettes et régale ses visiteurs des féeries lumineuses les plus inattendues.

Milo Beral est donc tour à tour architecte et sculpteur de l'infiniment petit, électricien aux trouvailles géniales, historien d'art et commentateur plein de charme.

Aussi lorsque Milo Beral affirme : « Toute ma vie est là », en désignant ses châteaux d'allumettes et leurs âmes secrètes, on comprend aisément que, même à prix d'or, il n'accepte pas de s'en séparer, car on peut vraiment affirmer qu'une telle vie est une belle vie. Jouez donc avec les allumettes !

(EXTRAIT DE « MINEURS DE FRANCE »)

gratifications
POUR LONGS SERVICES

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs, dont les noms suivent, qui ont atteint 15 et 25 années, et 20 et 30 années de service à notre Société.

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans

M. Emile Jegoudez, division nord-ouest, service Montage Saint-Ouen,
M. Henry Monteil, département Bedfort,
M. Georges Suss, division nord-ouest, service Montage Saint-Ouen,
M. Georges Wicart, directeur.

20 ans

M. Auguste Armand, Usine de Gennevilliers,
M. Auguste Barrot, Magasin Central d'Aubervilliers,
M. Michel Baudo, Usine de Marseille,
M. Louis Blanc, Secteur d'Avignon,
M. Robert Blondelle, Siège de la division sud-ouest,
M. Georges Chameau, Siège de la division nord-ouest,
M. Henri Chérias, Usine de Marseille,
M. Roger Corblin, Secteur de Rouen,
M. René Danneville, Secteur du Havre,
M. André Duchesne, Siège de la division nord-ouest,
M. Robert Féry, Usine de Gennevilliers,
M. Edmond Galaine, Secteur du Mans,
M. Henri Grillet, Secteur de Lyon,
M. Roger Grivet, Siège de la division sud-ouest,
M. Hervé de Leeger, Siège de la division sud-est,
M. Louis Lafarge, Usine de Gennevilliers,
M. René Lemarchand, Atelier Réparations Autos,
M. Victorien Lesueur, Usine de Gennevilliers,
M. Louis Lissalde, Secteur de Dax,
M. Gabriel Mallet, Secteur de Rouen,
M. Jean Marantz, Secteur de Paris,
M. André Montant, Siège de la division nord-ouest,
M. André Mondolfi, Siège de la division nord-ouest,
M. Rémy Montgobert, Magasin Central Aubervilliers,
M. Désiré Muller, Département Bitumes,
M. Eugène Oudin, Usine de Saint-Ouen,
M. René Piercourt, Siège de la division nord-ouest,
M. Henri Suchet, Atelier Réparation Autos,
M. Jean Terrat, Atelier Réparation Autos,
M. Raymond Wintzerith, Service Appareils Distributeurs,

15 ans

Mlle Marie-Thérèse Fontaine, Siège de la division nord-ouest,

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

20 ans

M. Henri Baudoin, Département Approvisionnements Pétroliers,
M. Jean Havard, Département Achats,
M. Grégoire Rodriguez, Département Achats,

15 ans

Mme Marcelle Vicat, Département Transports.

DIRECTION GÉNÉRALE

25 ans

Mlle Henriette Coustalat, Secrétariat de la Direction Générale.

DIRECTION INDUSTRIELLE

20 ans

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

M. Jean Beauce,
M. Raymond Beuzebosc,
M. Joseph Brière,
M. Roger Curat,
M. Lucien Dajon,
M. Eloi David,
M. Eugène Lemaitre,
M. Rémy Lenormand,
M. Marcel Masson,
M. Emile Protais,
M. Raymond Robillard,
M. Grégoire Zaitzeff, Siège Don Indus.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

25 ans

Mme Odette Nolais, Département Formation Professionnelle.

D. S. O.
INSIGNES D'ANCIENNETÉ

Depuis le début de l'année 1951, plusieurs membres du personnel de la D.S.O. ont atteint 10 ou 20 ans de services, et les insignes correspondants leur ont été remis au cours de diverses réunions.

20 ans

M. Célestin Claudel, Chef de région à Bordeaux.
M. François Sabourdy, Chef de Secteur à Limoges.
M. Jean Vaysse, Chef de Secteur à Albi.
M. Robert Blondelle, Vérificateur permanent à Bordeaux.
M. Roger Grivet, Chef de Section Utilités à Bordeaux.
M. Lucien Durand, Ouvrier qualifié à La Pallice.
M. Fernand Estime, Gestionnaire à Périgueux.
M. Louis Lissalde, Chauffeur à Dax.

10 ans

M. Gaston Perrinaud, Chauffeur à La Pallice.

SOUVENIRS DE VACANCES

BARÈGES — AOUT 1951

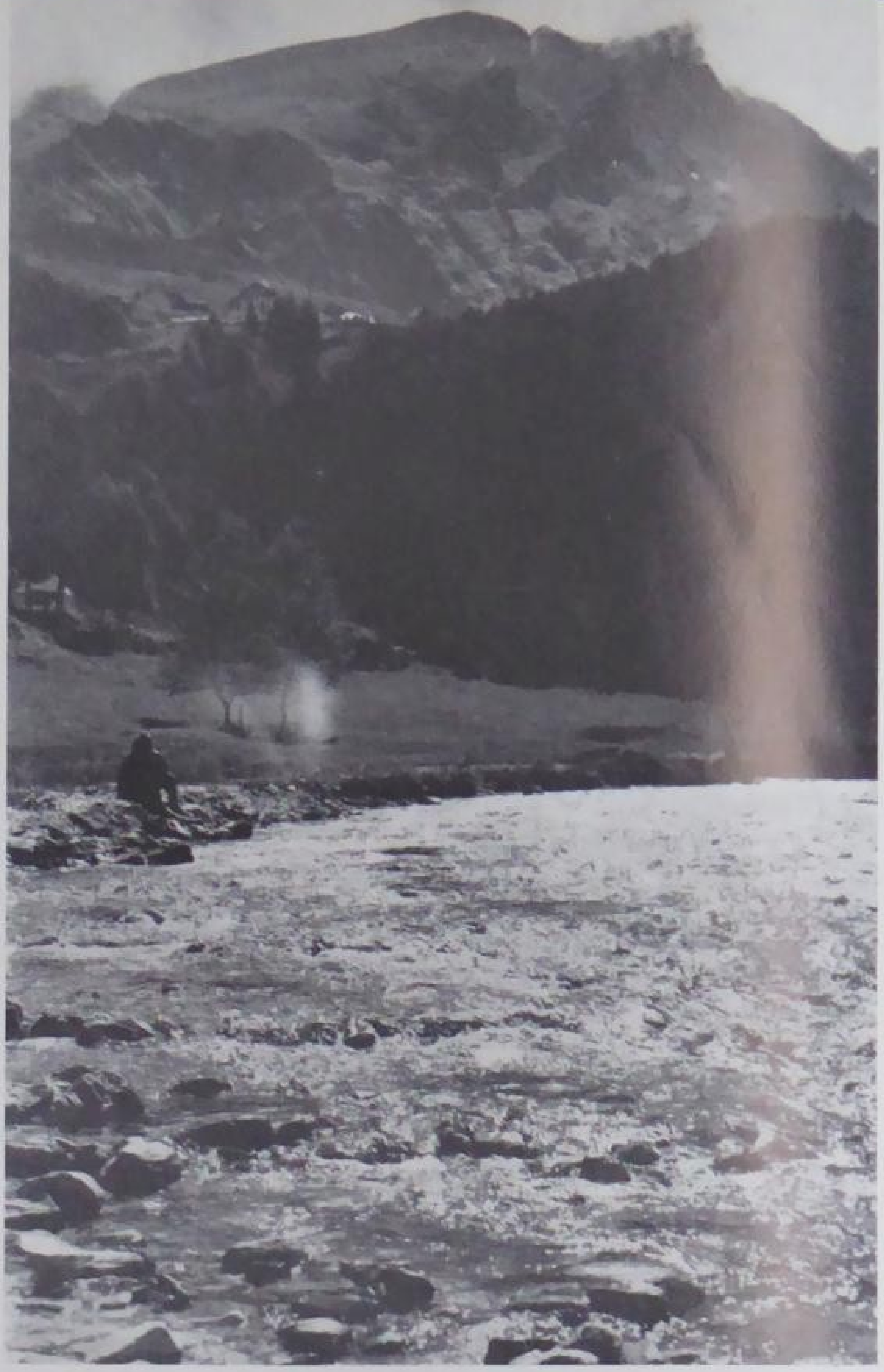
Réveil matinal et... anxieux : la veille, Barèges était ensevelie dans la brume. Tout est transformé ce matin, le ciel est pur et nous nous hâtons pour prendre la première benne qui part à 7 heures 1/2. Elle nous enlève avec des sacs de ciment et matériaux divers (on travaille ferme au sommet de l'Ayré !). La pente est sévère, mais nous en avons vu d'autres ! Là-haut, dans l'air vif, le spectacle est de choix. Il a neigé légèrement dans la nuit et les sommets prennent déjà leur aspect hivernal. Nos cœurs de skieurs tressaillent et, machinalement, nous prenons « de l'avancée ». Dans la vallée Luz Saint-Sauveur s'étire au soleil et comme tous les villages de montagne évoque les jouets de Noël.

Pressons, pressons, comme on dit à Paris ! Le programme est chargé et il faut profiter du beau temps. En route pour l'Aubisque ! » Avons-nous pris la bonne direction ? Nous en doutons soudain. Interrogeons ce gaillard qui gesticule au bord du chemin. Pas de chance, c'est un bègue ! Il est inquiet pour son camarade qui le suivait à motocyclette et met un temps fou pour nous demander si nous l'avons dépassé. Nous le renseignons en veillant à ne point l'imiter, mais ne poursuivons pas cette conversation difficile. Le soleil chauffe au sommet du col, quelques nuages « blanc pur » couronnent les pics, mais la visibilité reste excellente. Petit arrêt à Gourette pour admirer le grandiose paysage et nouvelle halte, un peu plus bas, pour photographier un petit torrent.

Voici Gabas et bientôt le téléphérique d'Artouste, but de notre randonnée. En attendant notre tour (il y a foule aujourd'hui, car c'est la première belle journée depuis deux semaines), nous longeons le Lac de Fabrèges et nous enfonçons un peu dans la vallée d'Ossau, dont la sauvage beauté nous émeut toujours. Les troupeaux redescendent, mauvais présage ; l'été se termine, à peine commencé.

En sept minutes, nous sommes hissés de 1.200 à 2.000 mètres. Verrons-nous le Pic du Midi d'Ossau ? Pas très bien, il émerge, à peine, des nuages sans rien perdre cependant de sa majesté.

Un petit chemin de fer, modèle réduit, nous emmène vers le lac d'Artouste et pendant 1 h. 1/2 nous longeons les crêtes et



Le Gave à Gourette (PHOTO DELISLE).

NOUVELLES DE

LES THONIERS

Un matin d'été, la station radio d'un port breton recevait un message d'un thonier en mer, demandant la préparation, au port, de fûts « d'Aquila » (1) pour le retour. Il n'était pas de meilleure publicité pour les bateaux à l'écoute que le nom même d'une de nos meilleures huiles, parcourant des centaines de milles pour venir grésiller dans le casque d'écoute du radio de la station.

Les thoniers sont des bateaux d'une vingtaine de mètres équipés de moteurs Diesel de 100 à 200 CV. et navigant d'une façon mixte, au moteur et à la voile. Leur chargement dans les cales peut atteindre une trentaine de tonnes de poisson. Ces bateaux sont montés par 8 à 10 hommes d'équipage et ont une autonomie de trois semaines à un mois de mer.

Un matin de juin, je mettais donc mon sac à bord d'un de ces bateaux, pour appareiller quelques heures plus tard, pour les lieux de pêche, qui se trouvaient à 400 milles de la pointe du Raz et à 150 milles au sud de l'Irlande.

Le thon, ou si nous voulons l'appeler d'une façon plus correcte, le « gémon », se déplace par bancs, et se trouve entre juin et septembre successivement au large des côtes espagnoles, pour remonter ensuite au sud des côtes d'Irlande pour enfin redescendre vers le sud.

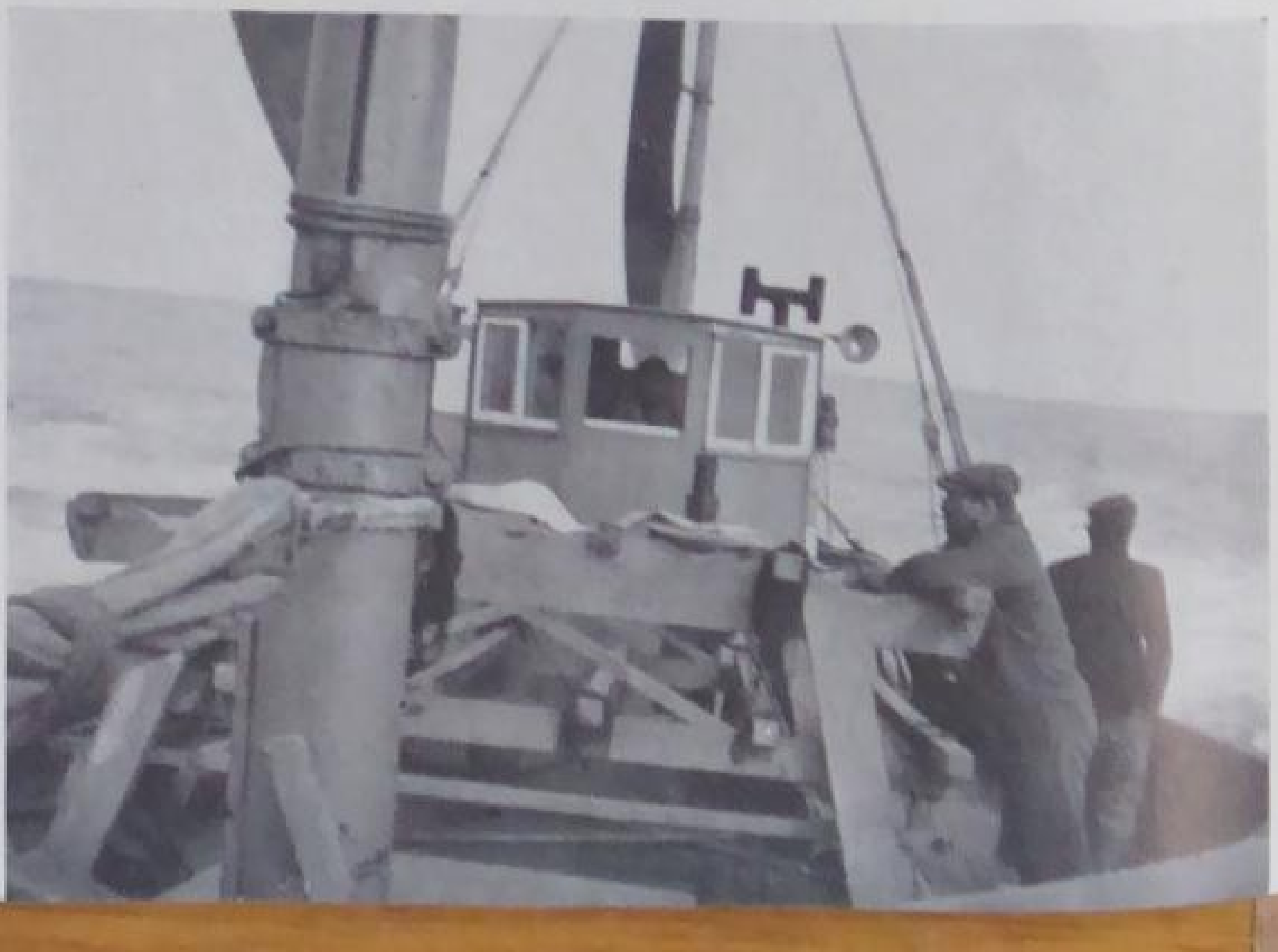
Ce poisson se pêche à la ligne

(1) Qualité d'huile spéciale pour Moteur Diesel.

Une belle pièce !

Le départ à quai (PHOTOS GUY BILLARD).

En route vers les lieux de pêche.



Le lac d'Artouste (PHOTO DELISLE).

admirons les pics déchiquetés, les cascades jaillissantes, les petits ruisseaux au creux des vallées, quelle façon reposante de faire de l'alpinisme (n'en déplaise aux « purs »).

Les rhododendrons sont fanés, mais nous en cueillons pourtant quelques uns qui ont réussi à survivre. Et voici le lac avec ses eaux moirées, limpides et si calmes ! Tout est reposant ici et nous goûtons pleinement cette sérénité et cet air pur.

Le temps passe, trop vite, et il faut déjà songer au retour. Le froid est vif et nos anoraks qui avaient fait naître en bas quelques sourires, suscitent maintenant l'envie.

Avant la nuit, nous retrouvons notre petite maison de toile, posée au bord d'un torrent aux eaux vertes et bondissantes.

MARCEL DELISLE

SERVIABILITE

Nous avons eu le plaisir de recevoir de la Société des Bois du Nord Migraine Frères et Cie, la lettre suivante :

« Je tiens à remercier par votre intermédiaire, un de vos monteurs, « M. Voitle, qui conduisait une fourgonnette et qui m'a assisté « le vendredi 13 juillet dernier à Bourg-Achard (Eure).

« En effet, ayant été violemment tamponné par un camion au « carrefour des N. 180 et N. 335 dans Bourg-Achard, ma voiture « une 4 CV Renault, prenait feu. C'est M. Voitle qui, avec « sang-froid et précision, a pris son extincteur et a arrêté l'incendie « qui s'était déclaré à l'arrière près du réservoir à essence et ainsi, « grâce à lui, les dégâts ont été minimisés.

« M. Voitle s'étant éclipsé avec discrétion, il m'avait été « impossible de le remercier et ce n'est qu'aujourd'hui que j'ai pu « retrouver son nom et la région à laquelle il appartient.

« Il m'est agréable, connaissant très bien votre Société, de constater « l'esprit d'entraide qui y règne.

« Veuillez, je vous prie, lui communiquer tous mes plus vifs « remerciements et mes meilleurs souvenirs, et croire, Monsieur, « à l'assurance de mes sentiments distingués. »

MAURICE DEHAIS,
Directeur Succursale de La Mailleraye (S.-Inf.).

Bravo, M. Voitle! Nous sommes heureux de joindre nos compliments à ceux de M. Dehais, pour votre intervention aussi discrète qu'efficace, ainsi que pour votre compréhension du Service Esso.

S DIVISIONS

Un récalcitrant !

d'une façon assez curieuse. Au pied du grand mât sont calées deux grandes perches, à 45° desquelles partent plusieurs lignes de 30 à 40 mètres où, à leur extrémité, se trouvent des hameçons à double branche au milieu d'une touffe de crin coloré. Ces lignes peuvent être halées à bord, indépendamment par des « hale-à-bord » et il faut quelquefois toute la force et l'habitude du pêcheur pour amener ce poisson sur le pont, en profitant d'un coup de roulis du bateau. Le gémon peut atteindre en effet un poids de 15 à 16 kilos. Les pêches sont en général bonnes dans des eaux très foncées, presque noires, et sur des fonds connus des patrons de pêche. Cet été, nous avions eu beaucoup de mal à trouver le poisson, et après 19 jours de mer, bien qu'en ayant pêché 250 en une après-midi, nous ne ramenions au port que 950 thons.

Je revenais donc à terre, ayant goûté à tous les temps, depuis le calme plat du grand large, jusqu'à la très grosse mer au passage de la chaussée de Sein. J'étais également rassasié de thon pour le restant de mes jours le trouvant au menu des trois repas quotidiens sous toutes ses formes.

Quelques jours plus tard, je voyais le même thonier quitter la rade, avec à son bord les fûts d'Aquila, qui devaient assurer la bonne marche du moteur et le succès de cette campagne puisque le bateau revenait trois semaines plus tard avec 2.500 thons.

GUY BILLARD
Secteur de Montargis.

On voit ici une des perches et les lignes.

Il faut quelquefois sortir le poisson avec une " cive ".

ENTRE-NOUS

NAISSANCES

AU SIÈGE SOCIAL

ROBERT ... 5e *enfant de M. Albert Bastien, Dépôt de Saint-Ouen.*
PHILIPPE 2e *enfant de M. Roger Brinster, Départ. Stockage et Distrib.*
EMMANUEL 3e *enfant de M. Albert Bus, Département Contentieux.*
DOMINIQUE 2e *enfant de M. Pierre Chaumier, Départ. Constr. et Entret.*
OLIVIER 3e *enfant de M. Louis Coignard, Département Contentieux.*
MICHEL 2e *enfant de Mme Madeleine Couvreur, Départ. Navigation.*
JEAN-CLAUDE *fils de M. Robert Dautigny, Départ. Constr. et Entretien.*
ELISABETH . 3e *enfant de M. Jacques Delombre, Dép. Constr. et Entr.*
HERVÉ ... *fils de Mme Christiane Fargues, Département Finances.*
PHILIPPE ET FRANÇOISE 1er *et* 2e *enf. de Mme J. Langeois, Dir. Ind.*
CHRISTINE .... *fille de M. André Lévêque, Service Stocks.*
GILLES .... *fils de M. Louis Marty, Département Transports.*
CATHERINE 2e *enfant de M. René Rommens, Service Appointements.*
JOSIANE .... *fille de M. Emile Thery, Dépôt de Saint-Ouen.*

A LA DIVISION NORD-EST

PATRICK ..... *fils de M. Alfred Hummel, Chantier d'Ottmarsheim.*
ANNIE .... *fille de M. Louis Maud'heux, Dépôt de Girancourt.*
FRANÇOISE .... *fille de M. Paul Meyer, Région de Nancy.*
JOCELYNE .... *fille de M. Gustave Perrot, Siège Division.*
MARTINE .... *fille de M. Marcel Preaux, Secteur de Lille.*

A LA DIVISION NORD-OUEST

MARYVONNE ... *petite-fille de M. Badoux, Usine de Gennevilliers.*
ROLANDE... *fille de Mme Odette Bourdon, Usine de Gennevilliers.*
ANNIE .... 2e *enfant de M. Boursier, Secteur de Laval.*
NICOLE ... *fille de Mme Raymonde Brugos, Usine d'Aubervilliers.*
MARC .... *fils de M. Robert Devroye, Secteur de Paris.*
CHANTAL .... *fille de M. Jean Enot, Usine d'Aubervilliers.*
SABINE .... *fille de M. Pierre Thomasset, Secteur de Paris.*

A LA DIVISION SUD-EST

JEAN-MARC LASALARIÉ .... *petit-fils de M. E.-J. Lempereur.*

A LA DIVISION SUD-OUEST

CHRISTIAN *petit-fils de M. Roger Pieton-Fresson, Attaché au Siège.*

A LA RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

MARTINE .... *fille de M. Roland Caron.*
GÉRALD .... 3e *enfant de M. Michel Dujardin.*
DANIEL.......................... 3e *enfant de M. Lucien Thorel.*

CHEZ NOS MARINS

ANNE-MARIE *fille de M. Raymond Jan, Officier Mécan. de notre Arm.*
JEAN-SYLVAIN 2e *enf. de M. Robert Roul, Capit. de notre Armement.*

MARIAGES

AU SIÈGE SOCIAL

Mlle Madeleine Desliens, Département Construction et Entretien, avec M. Perriau.

Mlle Josette Dupont, Service Machines Electro-Comptables, avec M. Delrieu.

M. Marcel Durkheim, Département Produits Chimiques et Spécialités Agricoles.

Mlle Liliane Martin, Central Dactylos, avec M. Figueras.

M. Roger Monin, Département Applications Techniques.

M. Jacques Salmon, Département Bitumes et Emulsions, avec Mlle F. Ezan, division nord-ouest.

A LA DIVISION NORD-EST

Mlle Paule Robert, Section Utilités, avec M. Bernon.
M. Pierre Durand, Section Comptabilité, Ventes et Stocks.
M. Bernard d'Izarny-Gargas, Secteur de Lille.

A LA DIVISION NORD-OUEST

M. Pierre Host, Secteur de Paris, avec Mlle Claude Gourdon.
M. Jean Raveau, Secteur d'Orléans, avec Mlle Odette Thierry.

A LA DIVISION SUD-EST

Mlle Paulette Germond, Section Utilités, avec M. Henri Thirion.

M. Paul Trinquet, Secteur de Marseille avec Mlle Geneviève Savigny.

A LA DIVISION SUD-OUEST

M. Michel Lustin, Spécialiste Produits Spéciaux, avec Mlle Michèle Bricou.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

M. Jacques Hellier, avec Mlle Monique Payen.
Mlle Irène Saunier, avec M. Maurice Petiot.

CHEZ NOS MARINS

M. Jean Michel, lieutenant sur *Esso-Picardie*, avec Mlle Maryvonne Ollivier.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues :

En l'espace de quelques semaines le Département Navigation a eu à déplorer la mort de trois membres de ses équipages marins, en cours de voyage : MM. Jean Sistel, graisseur à bord de l'*Esso-Normandie* ; Georges Prod'homme, boulanger-cambusier à bord du même bateau, qui faisaient tous deux partie du personnel navigant de notre Société depuis une année, et Robert Friboulet, depuis quelques jours cuisinier à bord de l'*Esso-Bretagne*.

Ces décès dus à des coups de chaleur sont survenus au cours d'un été exceptionnellement chaud dans le Golfe Persique.

M. Sistel laisse une veuve et deux enfants âgés de 19 et 21 ans, M. Prod'homme une veuve et un enfant de 12 ans, et M. Friboulet une veuve.

M. Berthe, Chef d'Armement, représentait notre Société au service que Mme Friboulet avait fait célébrer à la mémoire de son mari.

Esso-Revue tient à s'associer aux condoléances exprimées par notre Société à ces malheureuses familles et au deuil que partagent tous les membres du personnel de la Standard Française des Pétroles.

D'autres collègues, actuellement à la retraite, sont également décédés :

M. Marcel Patrolin, ancien Chef de Secteur de Vernon.

Entré à la Pétroléenne en 1924 comme représentant au Secteur de Reims, il était devenu peu après Chef de Secteur de Compiègne.

Lors de la fusion avec l'Economique en 1930 il avait été successivement Chef représentant à Aubervilliers, Adjoint Commercial, puis Chef de Groupe avant d'être nommé Chef de Secteur de Vernon. Il était à la retraite depuis 1941.

Tous ses nombreux amis se joignent à nous pour adresser l'expression de notre profonde sympathie à Mme Patrolin.

M. Jean Huberty, ancien comptable à la Direction Régionale de Reims. Entré chez Quervel en 1929 en qualité de représentant il avait été nommé à Reims en 1939. Il avait pris sa retraite en 1948.

Notre Société était représentée aux obsèques par M. R. Simonin, Chef de la Région de Reims.

M. Paul Schneider, ancien ouvrier de l'Usine d'Aubervilliers. Entré à la Société en 1902, il était à la retraite depuis 1941.

D'autres collègues enfin, ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès :

M. A. Bus, du Département Contentieux, de sa fille Marie-Elizabeth.

M. J. Boisset, du Département Achats, de son père.

M. R. Badoux, de l'Usine de Gennevilliers, de sa mère.

M. J. Malapert, de la Division Nord-Est, de son père.

M. L. Bettencourt de la Raffinerie de La Mailleraye, de son beau-père.

M. P. Bardet, de l'Usine Bitumes de Limoges, de son épouse.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITION SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
4[e] TRIMESTRE 1951
IMP. LANG, BLANCHONG ET C[ie]
30, RUE DU POTEAU, PARIS